



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 89]

नई दिल्ली, मंगलवार, मार्च 17, 2015/फाल्गुन 26, 1936

No. 89]

NEW DELHI, TUESDAY, MARCH 17, 2015 /PHALGUNA 26, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई 10 मार्च, 2015

सं. टीएएमपी/43/2014-केपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण पीपीपी मोड में “जहां है, जैसा है” आधार पर कांडला पत्तन के पोत घाट 11 और 12 के कंटेनर टर्मिनल के रूप में संचालन और अनुरक्षण के लिए ऐफेंस प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित प्राधिकरण के दिनांक 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/43/2014-केपीटी का एतद्वारा इसके साथ संलग्न आदेश के अनुरूप संशोधन करता है। इस अधिसूचना को, राजपत्र संख्या 8 के रूप में 5 जनवरी, 2015 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित 28 नवम्बर, 2014 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/43/2014-केपीटी के साथ पढ़ा जाए।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला सं. टीएएमपी/43/2014-केपीटी)

यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इण्डिया (प्राइवेट) लिमिटेड

और

.....आवेदक

कांडला पत्तन न्यास

कोरम:

- (i) श्री टी एस बालासुब्रत्नाणियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री सी बी सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(फरवरी, 2015 के 5वें दिन पारित)

यह प्रकरण कांडला पत्तन न्यास में पोतघाट (वर्थ) 11 और 12 के पीपीपी के तहत “जैसा है जहां है” आधार पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में संचालन और अनुरक्षण के लिए रैफ्रैंस प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित इस प्राधिकरण के दिनांक 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या सं. टीएएमपी/43/2014-केपीटी के संशोधन से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने कांडला पत्तन न्यास में पोतघाट संख्या 11 व 12 के पीपीपी के तहत “जैसा है, जहां है” आधार पर कंटेनर टर्मिनल के रूप में संचालन और अनुरक्षण के लिए कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर रैफ्रैंस प्रशुल्क का निर्धारण करते हुए 28 नवम्बर, 2014 को आदेश संख्या सं. टीएएमपी/43/2014-केपीटी पारित किया था। आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 8 के अंतर्गत 5 जनवरी, 2015 को अधिसूचित किया गया था।

3.1 28 नवम्बर, 2014 के आदेश के संदर्भ में एक प्रत्याशित बोलीकार ने प्रकरण ‘नामतः दा यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इण्डिया (प्राइवेट) लिमिटेड (यूएलएआईपीएल)’ की कार्यवाही के दौरान परामर्श दिया तथा अपने 8 दिसम्बर, 2014 के पत्र संख्या पीडीजी/ यूएलएकेपीटी/सीटीपी/2014 और इस प्राधिकरण को कथित आदेश में अनुमोदित रैफ्रैंस प्रशुल्क की समीक्षा करने का अनुरोध करते हुए कहा है कि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित रैफ्रैंस प्रशुल्क की दर कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) द्वारा प्रस्तावित दरों से कम है और इससे परियोजना की व्यवहार्यता पर प्रभाव पड़ेगा।

3.2 यूएलएआईपीएल से प्राप्त अभ्यावेदन की प्रति केपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए 15 दिसम्बर, 2014 के पत्र के द्वारा भेजी गई थी।

3.3 केपीटी ने अपने 5 जनवरी, 2015 और 22 जनवरी, 2015 के पत्र द्वारा यूएलएआईपीएल के अभ्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। 22 जनवरी, 2015 के अपने पत्र में केपीटी ने बताया है कि परियोजना अभी भी बोली प्रक्रियाधीन है बोली की तिथि 15 फरवरी, 2015 है। यूएलएआईपीएल ने अपने अभ्यावेदन में उठाये गए बिन्दुओं का सारांश और उन पर केपीटी की टिप्पणियां निम्नवत् हैं:

क्र.सं.	प्रयोक्ताओं की टिप्पणियां	केपीटी का उत्तर
1.	मैसर्ज यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इण्डिया (प्राइवेट) लिमिटेड (यूएलए)	
(i)	टीएएमपी ने पोतघाटों की क्षमता 6,37,728 टीईयू आंकी थी जबकि केपीटी ने टर्मिनल की क्षमता 6,00,000 टीईयू ही आंकी है। उच्च क्षमताओं की परिकल्पना के कारण कम प्रशुल्क निर्धारण हुआ। टर्मिनल की इष्टतम क्षमता निम्नलिखित के कारण काफी कम होगी।	-----
	(क) टीएएमपी दिशानिर्देश टीईयू की अधिकतम संख्या का 70% घाट क्षमता विनिर्दिष्ट करते हैं जो गेन्ट्री क्रेनों की संख्या को ध्यान में रखते हुए एक वर्ष में पोतघाट पर हैंडल की जा सकती है। कांडला पत्तन एक ज्वारीय पत्तन है। इसके अतिरिक्त रात्रि नौवहन प्रतिवंध भी है। ये कारक परम्परागत टर्मिनलों की तुलना में टर्मिनल की घाट क्षमता को घटा देते हैं। अतः इष्टतम घाट क्षमता की गणना के लिए, सूत्र में 0.7 के स्थान 0.65 का कारक लिए जाने की जरूरत है। इस कारक का प्रयोग करने से यह क्षमता 592,176 टीईयू निकलेगी।	ज्वारभाटा गवाक्ष अथवा रात्रि नौवहन प्रतिवंधों आदि जैसे कारकों के कारण उपयोगिता प्रभावित नहीं होगी क्योंकि परियोजना में कंटेनर जलयानों के नौवहन को प्राथमिकता प्रदान दी जाती है।
	(ख) केपीटी ने टीएएमपी मानदण्डों के अनुसार क्रेन का उत्पादकता पैरामीटर 25 मूव/प्रति घंटा माना था। जब बोलीकर्ताओं ने यह उल्लेख किया कि ऐसी उच्च उत्पादकता पुराने उपस्कर्तों से संभव नहीं है, टीएएमपी उनके विचार से सहमत था और केपीटी को मामले पर पुनर्विचार के लिए कहा। केपीटी अब 20 मूव/प्रति घंटा को मान गया है। हमारे विचार से इस परियोजना के अंतर्गत उपलब्ध कराए जाने वाले उपकरणों की स्थिति और पुराने-पन को देखते हुए, यह संख्या भी अविश्वसनीय है। 18 मूव/घंटा वास्तविक प्रतीत होती है।	औसतन 20 मूव/घंटा प्रतिक्रेन मान लिया गया है। यह इन तथ्यों को ध्यान में रखकर किया गया कि क्रेने पुरानी हैं, एक वर्ष से बेकार पड़ी हैं और कुछेक्रेनें पानामैक्स आकार से छोटी हैं। इस प्रकार केपीटी 20/मूव/घंटा क्रेन के प्रस्ताव पर स्थिर है।

	<p>(ग) टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, प्रशुल्क की गणना के लिए, पहले दिन से ही टर्मिनल की इष्टतम क्षमता को आधार माना जाता है, जबकि वास्तविकता यह है कि इस समय कन्टेनर आवागमन शून्य होता है और ऐसा आवागमन लगभग 10 वर्ष में हो पाएगा। यह भी कि विगत में (सभी परियोजना संपत्तियां अपने अपेक्षित स्थान पर होने के साथ) व्यस्ततम संचालन मात्रा कभी भी 20,000 टीईयू से अधिक नहीं रहा, जो परिकलित क्षमता के आधे से भी कम है। इस बात की प्रबल धारणा है कि 6,00,000 टीईयू भी अधिमूल्यांकन है। परियोजना की अधिकतम क्षमता से अधिक मात्रा की कल्पना करना समझदारी नहीं है।</p>
	<p>(घ) टीएएमपी द्वारा परिकलित यार्ड क्षमता प्रति हैक्टेयर 360 कुल ग्राउण्ड स्लाट (टीजीएस) पर आधारित है। यह परिकलन इस अनुमान पर आधारित है कि आरटीजी द्वारा यार्ड को 2.5 की औसतन स्टैक ऊंचाई तक संभाला जाएगा। 360 टीजीएस प्रति हैक्टेयर (है.) प्राप्त करना बड़ा कठिन है। सिद्धांत रूप में तो यह संभव है परन्तु तब बुनियादी सुरक्षा मानकों से समझौता करना पड़ेगा। प्रचालनात्मक केपीआई को भी संभव नहीं होगा। अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर आरटीजी लेआऊट के लिए 240 टीजीएस प्रति हैक्टेयर पर विचार किया जाता है। इससे गेन्ट्री में ट्रेपिक लेन, समीपवर्ती स्टेकों तक ट्रैक्टर ट्रॉलों के वायपास लेन आरटीजी से आरटीजी सुरक्षा मानक, आरटीजी बीम चौड़ाई, हाई मास्ट फाराडेशन और ट्रॉकों का गलत प्रवेश रोकने के लिए नए जर्सी बैरियर लगाये जा सकते हैं। इसके विपरीत, कांडला स्थित कंटेनर टर्मिनल परियोजना में, प्रति आरएमक्यूसी 2 आरटीजीकी परिकल्पना की गई है। यह प्रति घाट क्रेन से एक कम हैं, इसके स्थानपर उपकरणों की कमी को पूरा करने के लिए रीच स्टैकर दिए गए हैं। इस पर इसलिए विचार किये जाने की जरूरत है कि आरटीजी की प्रभावी स्टैकिंग ऊंचाई 2.5 की है और रीच स्टैकर की केवल 1.5। इसलिए, समान स्टैक घनत्व प्राप्त नहीं किया जा सकता। रीच स्टैकर को युक्तिचालन के लिए 6 आर-पार स्टॉक के दोनों ओर 20 मीटर चौड़ाई की आवश्यकता होती है। दूसरी ओर आरटीजी को 6 आर पार स्टैकों के चलने के लिए बस 12 मीटर जगह चाहिए होती है। वास्तव में स्टैक घनत्व आधे तक घट जायेगा। कुल मिलाकर गोदी (वर्थ) पर 4 आरएमक्यूसी की सहायता के लिए 8 आरटीजी और 4 रीच स्टैकर होंगे। 360 टीजीएस प्रति हैक्टेयर विशुद्ध रूप से आरटीजी लेआऊट की कल्पना करें तो मिश्रत उपकरण उपयोग 285 टीजीएस प्रति हैक्टेयर से अधिक नहीं होगा। दूसरे कांडला कंटेनर टर्मिनल के लिए अपनाया गया प्रशुल्क टूना टेकरा का प्रतिशत है यानी संदर्भ प्रशुल्क टूना टेकरा है, जो कि और आगे जेएनपीटी के संदर्भ से है, यानी टूना टेकरा के मानदण्ड जेएनपीटी के समान हैं और इसलिए 285 टीजीएस प्रति हैक्टेयर की परिकल्पना की जाती है। केसीटी एक निम्नतर श्रेणी का टर्मिनल है तो संदर्भ और इसके विपरीत होने पर इसके मानदण्ड भी अद्योगामी करने होंगे। इसका कोई कारण समझ नहीं आता कि वही स्टैक घनत्व क्यों नहीं अपनाया जा सकता। ऐसा करने से यार्ड क्षमता 6000000 टीईयू प्रति वर्ष आती है न कि 757.656 टीईयू प्रति वर्ष। इसलिए यार्ड क्षमता टर्मिनल की नियंत्रक (इष्टतम) क्षमता बनती है और इसलिए प्रशुल्क की गणना 600,000 टीईयू के आधार पर की जानी चाहिए न कि 6,37,728 टीईयू प्रति वर्ष से।</p> <p>(ख). जेएनपीटी और एनएमपीटी के मानदण्डों की तुलना के आधार पर केपीटी ने माना कि एनएमपीटी की गणना में 20 फुटे कंटेनर की 5.9 मी.लम्बाई और चौड़ाई 2.35 मीटर यानी 19.36 फुट व और 7.7 फुट के अनुसार गणना की है जो मानक कंटेनर</p>

		<p>यानी 20 फुट लम्बे और 8 फुट चौड़े आकार के अनुसार सही नहीं है जबकि जेएनपीटी ने मानक कंटेनर का सही आकार लिया है। इसके अतिरिक्त, एनएमपीटी ने जेएनपीटी की तुलना में कम अतिरिक्त क्षेत्र पर विचार किया है जो सुकर व सहज संचालन, क्रेन की मूवमेंट, आरटीजीसी, टीटी, सुरक्षा मर्जिन आदि के लिए एक प्लॉट के लिए अपेक्षित वास्तविक क्षेत्र के अतिक्रमित चाहिए होता है। एनएमपीटी की तुलना में जेएनपीटी के गहन अनुभव और विशेषज्ञता का ध्यान में रखकर केपीटी का विचार 285 स्लाट प्रति हैक्टेयर करने का है।</p> <p>(ग) इसलिए केपीटी ने 285 स्लाट के टीजीएस प्रति हैक्टेयर और 6000000 टीईयूकी अनुकूल क्षमता को ध्यान में रखकर प्रस्ताव स्वीकार करती है।</p> <p>(घ) केपीटी ने 22 जनवरी, 2015 के अपने पत्र में यह स्पष्ट किया है कि 2.5 की औसत ऊंचाई टीएएमपी के 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार ली गई, जो उनके विचार में व्यावहारिक एवं उचित है।</p>
	<p>(ड.) हाल ही में डिर्यूरी मैरीटाइम रिसर्च द्वारा कंटेनर टर्मिनल की मुख्य संपत्तियों के मानदण्डों और उत्पादकता प्रतिमानों के संबंध में वैश्विक औसत दराने वाला किया गया विश्लेषण संलग्न है। विश्व भर में मुख्य निष्पादन संकेतकों का अवलोकन यह दर्शाता है कि भारत में बीओटी आपरेटरों से अनुचित आशाएं रखी जाती हैं। उनके लिए निर्धारित निष्पादन संकेतक कुल मिलाकर अधिक मूल्यांकित किए जाते हैं और इसलिए संगत मानदण्डों/उत्पादकता प्रतिमानों को कम करने की आवश्यकता है।</p> <p>(ii) प्रशुल्क दि शानिर्देश, 2008 के खण्ड 3.2 के अंतर्गत टीएएमपी, पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर मानदण्डों में आवश्यक संशोधन करने के लिए अधिकृत है। मामले की विलक्षण स्थितियों को देखते हुए टीएएमपी पहले ही मानदण्डों के विचलन के लिए सहमत हो गया है।</p>	<p>यूएलए की संपूर्ण टिप्पणी पर विचार करने के पश्चात, हमारी यह राय है कि प्रशुल्कों के निर्धारण के लिए 600,000 टीईयू का पूर्व प्रस्तावित क्षमता को इष्टतम क्षमता समझा जाए। इसके अतिरिक्त, टीएएमपी इस संबंध में निदेश दे सकता है।</p>

4.1 तदनन्तर, यूएलएआईपीएल ने अपने 21 जनवरी, 2015 के पत्र के द्वारा 28 नवम्बर, 2014 के रेफरेंस प्रशुल्क आदेश में विचारित पूंजीगत लागतों की समीक्षा करने का अभ्यावेदन दिया। इस संबंध में यूएलएआईपीएल को हमारे 28 जनवरी, 2015 के पत्र के द्वारा यह सूचित किया गया कि कथित आदेश में रेफरेंस परिकलन प्रशुल्क में पूंजीगत लागत केपीटी के आकलन अनुसार थी सिवा ट्रैक्टर ट्रेलर की पूंजीगत लागत में आशोधन करने के जिनके कारण उक्त आदेश के पैरा 15 (vi)(घ)(vii) में दिए गए थे। रेफरेंस प्रशुल्क निकालने के लिए, लागत विवरणी में सुविचारित पूंजीगत लागत केपीटी द्वारा आकलित 315.14 करोड़ के प्रति 316.55 करोड़ है। यूएलएआईपीएल के ध्यान में यह भी लाया गया कि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 के अनुसार, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले रेफरेंस प्रशुल्क संबंधित महापत्तन न्यासों द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों के आधार पर होने चाहिए। इस प्राधिकरण द्वारा 28 नवम्बर, 2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/43/2014-केपीटी में निर्धारित रैफरेंस प्रशुल्क केपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पर आधारित हैं। इसलिए यूएलएआईपीएल से अनुरोध किया गया था कि वह इस मामले के साथ-साथ इस परियोजना से संबंधित अन्य मामलों को सीधे प्रस्तावक पत्तन यानी केपीटी के साथ उठायें। यूएलएआईपीएल के कथित पत्र की प्रति केपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी।

4.2 इस संबंध में केपीटी ने अपने 28 जनवरी, 2015 के ईमेल के द्वारा यूएलएआईपीएल के 21 जनवरी, 2015 के अभ्यावेदन पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। यूएलएआईपीएल द्वारा कथित अभ्यावेदन में उठाये गए मुद्दों और उन पर केपीटी की टिप्पणियों का सांराश नीचे दिया जा रहा है:-

क्र.सं.	प्रयोक्ता की टिप्पणियां	केपीटी द्वारा भेजा गया उत्तर
1.	मैसर्ज यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इण्डिया (प्राइवेट) लिमिटेड (यूएलए)	केपीटी द्वारा भेजा गया उत्तर
(i)	कृपया हमारे 8 दिसम्बर, 2014 के पत्र संख्या पीडीजी/यूएलए/कपीटी/कीपीटी/09/ 2014 का संदर्भ ले जिसमें कांडला कंटेनर टर्मिनल के लिए टीएएमपी द्वारा 28.11.2014 के आदेश संख्या टीएएमपी/ 43/2014-केपीटी द्वारा निर्धारित रैफरेंस प्रशुल्क पर पुनर्विचार का अनुरोध किया गया था। इस पत्र की एक प्रति तुरंत संदर्भ के लिए संलग्न है। हमने परियोजना की व्यवहार्यता में सुधार लाने के उद्देश्य से समीक्षा करने के लिए कहा था।	यूएलए के संदर्भित पत्र का उत्तर टीएएमपी को केपीटी की टिप्पणियों के साथ 05/01/2015 के पत्र संख्या एफएसीओएसटी/1127/08 और 22/01/2015 के समसंख्यक 54 के द्वारा दें दिया गया था।
(ii)	टीएएमपी ने गोदी (वर्थ) की 6,37,728 टीईयूकी क्षमता का आकलन किया है जबकि केपीटी ने टर्मिनल की क्षमता 600,000 टीईयू निर्धारित की है। उच्च क्षमताओं की परिकल्पना के कारण कम प्रशुल्क निर्धारण हुआ है। वास्तव में, हमारे 8 दिसम्बर, 2014 के उक्त अभ्यावेदन में विस्तार से दिए गए कारणों के अनुसार टर्मिनल की इष्टतम क्षमता काफी कम होगी।	केपीटी ने टर्मिनल की क्षमता के बारे में अपना पक्ष यूएलए के 8.12.14 के पत्र के प्रत्युत्तर में अपने 05.01.2015 के पत्र संख्या एफएसीओएसटी/1127/08 में पहले ही सूचित कर दिया है।
(iii)	एक अन्य कारक जिसका परियोजना की वित्तीय व्यवहार्यता पर बढ़ा प्रभाव पड़ेगा वह है कि परियोजना में निर्दित समग्र पूंजीगत लागत। यद्यपि आरम्भिक पूंजीगत लागत 316.65 करोड़ रुपये आकलित की गई थी, जबकि वास्तविक परियोजना लागत व यदि उपकरणों की प्रतिस्थापना लागत पर विचार किया जाए तो यह लगभग 700 करोड़ रुपये की रेंज में काफी अधिक होगी। परियोजना में विद्यमान पुराने उपकरणों से काम लेने की परिकल्पना की गई है जबकि नई परियोजना की प्रस्तावित अवधि से पहले ही प्रतिस्थापन की जरूरत पड़ जाएगी। उपकरणों में से 8 (4 नग आरएमक्यूसी और 4 नग आरटीजीसी) को 10 से 15 वर्षों के भीतर ही प्रतिस्थापित करने की आवश्यकता पड़ेगी। यदि इस कारक को ध्यान में रखा जाता तो रैफरेंस प्रशुल्क अधिक कलित होता और परियोजना की वित्तीय व्यवहार्यता में भी सुधार हो गया होता। टीएएमपी द्वारा अधिसूचित प्रशुल्कों पर परियोजना आईआरआर काफी कम निकलता है और कई वर्षों तक नकद हानियों का अभिक्षमन किया गया है जो वित्तीय माडल को अस्थिर करता है परन्तु इसे वित्तीय तौर पर बंद करना संभव नहीं है। परियोजना तभी व्यवहार्य होगी जब प्रशुल्कों को लगभग 3600/- टीईयू के स्तर तक बढ़ाया जाए। यदि प्रशुल्कों में संशोधन, बोली प्रस्तुत करने की तारीख से पहले नहीं किया जाता तो परियोजना के लिए बोली लगाने वाला कोई नहीं मिलेगा।	रैफरेंस प्रशुल्कों का निर्धारण अप्रूप प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों का अनुपालन करने हुए टीएएमपी दिशानिर्देश 2013 के अनुसार टीएएमपी द्वारा निर्धारित किए गए हैं, जिसमें भावी विस्तार/प्रतिस्थापना लागतों को प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार में नहीं लिया गया। दूसरे, अनुमोदित प्रशुल्कों में उपकरणों के शेष जीवन के आधार पर मूल्यहास का प्रावधान किया गया है।
(iv)	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के 3.2 के अंतर्गत टीएएमपी पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर मानदण्डों में आवश्यक समंजन कर सकता है। मामले की विलक्षण परिस्थितियों को देखते हुए, टीएएमपी मानदण्डों में विचलन करने में पहले ही सहमत हो गया है। इसलिए हम टीएएमपी से अनुरोध करते हैं कि वह उपरोक्त स्पष्ट की गई स्थिति के साथ-साथ हमारे 8.12.2014 के अभ्यावेदन को ध्यान में रखकर रैफरेंस प्रशुल्क अधिसूचना की कृपया समीक्षा करे।	रैफरेंस टैरिफ के संबंध में केपीटी ने अपने 20.12.2013 के पत्र संख्या एफएसीओएसटी/1127/31 के द्वारा जेएनपीटी की कंटेनर हैंडलिंग दरों के आधार पर प्रशुल्क प्रस्ताव भेजा था। लेकिन, टीएएमपी ने अपने 15 जनवरी, 2014 के पत्र द्वारा प्रस्ताव को यह कहते हुए लौटा दिया था कि "केपीटी का यह प्रस्ताव संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 की सीमा के अंतर्गत नहीं आता है।"

5. इस समीक्षा प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान समग्र सूचना एकत्र करने के संदर्भ में स्थिति इस प्रकार है:-

- (i) 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में इस प्राथिकरण द्वारा अधिसूचित रैफरेंस प्रशुल्क की, विशेषकर बोली के पश्च-परिदृश्य में समीक्षा करने का प्रावधान नहीं है। इस प्रकरण में केपीटी ने सूचित किया है कि कथित कंटेनर टर्मिनल परियोजना की वर्थ संख्या 10 और 11 के लिए बोली प्रक्रिया अभी पूरी नहीं हुई है और बोली की अंतिम तिथि 16 फरवरी, 2015 है। इस प्रकार, मैसर्ज यूएलएआईपीएल से प्राप्त अभ्यावेदन और उस पर केपीटी के कथित प्रशुल्क आदेश की समीक्षा करने का अनुरोध बोली का पश्च-परिदृश्य नहीं है। ऐसी स्थिति और बेहतर प्रशुल्क आदेश के हित में 28 नवम्बर, 2014 का प्रशुल्क आदेश की इस

- सीमा तक समीक्षा करने के लिए लिया जाता है कि 28 नवम्बर, 2014 के आदेश में 637,728 टीईयू प्रति वर्ष की केवल इष्टतम क्षमता पर विचार किया जाए।
- (ii) मैसर्ज यूएलएआईपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन में 28 नवम्बर, 2014 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश की समीक्षा के जो बिन्दु दिए हैं वे निम्नवत् हैं :-
- (क) केपीटी से अधिग्रहित की जाने वाली 18 मूव/घंटा/क्रेन की उत्पादकता पर विचार करना क्योंकि ये 20 मूव/घंटा/क्रेन उत्पादकता की तुलना में यह उपकरण पुराना है जिस पर 28 नवम्बर, 2014 के रैफरेंस प्रशुल्क आदेश में इष्टतम घाट क्षमता निर्धारण करते समय विचार किया गया था।
- (ख) केपीटी के कंटेनर टर्मिनल परियोजना में मानदण्डों के अनुसार 3 आरटीजीएस प्रति आरएमक्यूसी के मानदण्डों के स्थान पर 2 आरटीजीएस प्रति आरएमक्यूसी की परिकल्पना की गई। चूँकि केपीटी के पास 1 आरटीजी प्रति घाट क्रेन कम है उसके स्थान पर रीच-स्टैकर प्रदान किए जाते हैं। मानदण्ड के अनुसार यार्ड क्षमता में सुविचारित 1.5 स्टैक ऊचाई प्राप्त नहीं की जा सकती। इसे दर्शाते हुए इसने अनुरोध किया है कि मानदण्डों के अनुसार सुविचारित स्टैक ऊचाई 2.5 के स्थान पर 1.5 पर विचार किया जाए।
- (ग) रैफरेंस प्रशुल्क निर्धारण में पूंजीगत लागत 316.65 करोड़ रुपये पर विचार किया गया है। वास्तविक लागत इससे कहीं अधिक होगी और उपस्करणों की प्रतिस्थापना लागत को ध्यान में रखते हुए यह लगभग 700 करोड़ रुपये की रेज में होगी।
- (घ) 285 ग्राउण्ड स्लाट प्रति हैक्टेयर पर विचार किया जाए जैसा कि प्राधिकरण द्वारा जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण करने में किया गया है न कि प्राधिकरण द्वारा 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर ग्राउण्ड स्लॉट अपनाया गया है। परिणामस्वरूप, इष्टतम यार्ड क्षमता 600,000 टीईयू आएगी न कि प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 7,57,656 टीईयू। चूँकि इष्टतम यार्ड क्षमता दो क्षमताओं से कम है तो यहीं रैफरेंस प्रशुल्क परिकलन का आधार होनी चाहिए।
- (iii) जहां तक मैसर्ज यूएलएआईपीएल द्वारा ऊपर पैरा 5(ii) (क) में उठाये गए बिन्दु का प्रश्न है, यह प्रासंगिक है कि 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित उत्पादन मानदण्ड 25 मूव/घंटा/क्रेन है। 28 नवम्बर, 2014 के आदेश के पैरा 15(v) के (ii) में दिए गए कारणों से, उत्पादन मानदण्ड 20 मूव/घंटा/क्रेन पर विचार किया गया है जैसा कि केपीटी ने प्रस्ताव किया था।
केपीटी ने इस बात पर भी बल दिया है कि 20 मूव/घंटा/क्रेन का उत्पादकता प्रतिमान इस तथ्य को ध्यान में रखकर किया गया है कि बीओटी आपरेटर द्वारा अधिग्रहीत की जाने वाली क्रेनें पुरानी हैं, एक वर्ष से बन्द पड़ी हैं, उनमें से कुछ कम क्षमता वाली हैं अर्थात पेनामैक्स पोत हेतु अपेक्षित हैंडलिंग क्षमता से भी कम। इस तथ्य का उल्लेख कथित आदेश के पैरा 11 क्रमांक बी(i) के हमारे प्रश्न के उत्तर में केपीटी ने भी किया है। इस प्रकार, यूएलएआईपीएल के उत्पादकता प्रतिमानों की समीक्षा के लिए किए गए अनुरोध के संदर्भ में, केपीटी, रैफरेंस प्रशुल्क में सुविचारित 20 मूव/घंटा/क्रेन के उत्पादकता प्रतिमान सही हैं पर कायम है। इस प्रकार, जैसाकि यूएलएआईपीएल ने सुझाया है, प्रतिमान की समीक्षा करने का कोई प्रकरण नहीं है।
- (iv) पैरा 5(ii) (ख) पर मैसर्ज यूएलएआईपीएल द्वारा उठाये गए मुद्दे के संदर्भ में, यूएलएआईपीएल ने यह दलील दी है कि प्रति क्यूसी, के लिए आरटीजीसी की संख्या 3 के निर्धारित मानदण्ड के प्रति प्रस्तावित संख्या आरटीजीसी 2 है और इस कमी को रीच स्टैकर द्वारा पूरा किया जाएगा जिसके बारे में यूएलएआईपीएल का कहना है कि व मात्र 1.5 स्टैक ऊचाई तक पहुंच पाता है। अतः, उसने अनुरोध किया है कि स्टैक ऊचाई की समीक्षा करें और 2.5 होने पर विचार किया जाए।
जहां तक यूएलएआईपीएल द्वारा उल्लिखित उपकरणों की संख्या में विचलन का संबंध है, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष संख्या 11 और 12 स्थित कंटेनर टर्मिनल के लिए रैफरेंस प्रशुल्क प्रस्ताव से संबंधित कार्रवाहियों के दौरान, केपीटी ने एक से अधिक बार यह कहा था कि परियोजना के लिए उपकरणों का निर्धारण आवेदनों से पूर्व सम्मेलन में आरएफक्यू आवेदकों द्वारा व्यक्त किए गए विचारों पर आधारित है और कि परियोजना को व्यवहार्य बनाने हेतु निवेश की लागत को युक्त बनाने के लिए दिशा निर्देशों की प्रांरभिक सूची से विचलन का प्रस्ताव किया गया है।
जहां तक स्टैक ऊचाई प्रतिमान 2.5 का प्रश्न है, इस पर रैफरेंस प्रशुल्क परिकलन के समय केपीटी द्वारा प्रस्तावित 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमान के अनुसरण में विचार किया जाता है। मैसर्ज यूएलएआईपीएल द्वारा चाहीं गई समीक्षा के संदर्भ में, केपीटी अपने कथन पर कायम है कि रैफरेंस प्रशुल्क परिकलन में विचारित 2.5 का औसत स्टैक ऊचाई 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार हैं और यह देखा गया कि स्टैक ऊचाई का 2.5 का प्रतिमान व्यावहारिक और उपयुक्त है। प्रस्तावक पत्तन केपीटी द्वारा प्रस्तुत उक्त स्पष्टीकरण को देखते हुए जो अपनी राय पर दृढ़ है कि 2.5 की स्टैक ऊचाई व्यवहार्य और प्राप्तव्य है और यह भी कि सुविचारित स्टैक ऊचाई मानदण्डों के अनुसार मान्य है, इस प्रतिमान की समीक्षा का कोई प्रकरण नहीं है।

- (v) (क) उपरोक्त 5(ii) (ग) में दिए गए बिन्दु का विस्तार करते हुए, यूएलएआईपीएल ने कहा कि परियोजना में वर्तमान पुराने उपकरणों को अधिग्रहीत करने की संकल्पना की गई है। अतः उपकरणों अन्य नई परियोजनाओं में परिकल्पित अवधि से पहले ही प्रतिस्थापित करने पड़ेंगे। इसे एक कारण बताते हुए, यूएलएआईपीएल ने अनुरोध किया है कि परियोजना की पूँजीगत लागत इस प्राधिकरण द्वारा मान्य रैफरेंस प्रशुल्क निर्धारण के लिए 316.65 करोड़ रुपये की निर्धारित लागत से कहीं अधिक 700 करोड़ रुपये से अधिक होगी। यूएलएआईपीएल ने कहा कि यदि पूँजीगत लागत को ऊपर की ओर बढ़ा दिया जाए तो रैफरेंस प्रशुल्क भी काफी बढ़ जाएगा। उसने यह भी कहा कि परियोजना तभी व्यवहार्य होगी यदि प्रशुल्क ₹ 3600/- टीईयू के स्तर तक बढ़ा दिया जाए।
- (ख) परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन की लागत प्राप्त करने के लिए यूएलएआईपीएल द्वारा उठाये गए मुद्दे पर नवम्बर, 2014 के आदेश के पैरा 15(vi) (ख) (ix) में विस्तार से विचार किया गया जिसे संदर्भ के लिए पुनरुद्धरित किया जा रहा है :
- “रियायत अवधि के दौरान, संचालक द्वारा, प्रतिवर्ष कुछ स्फीति मानकर चलते हुए, खरीदे जाने वाले नए उपकरणों की प्रतिस्थापना लागत को अभिग्रहीत करने के यूएलएआईपीएल द्वारा उठाये गए मुद्दे के संदर्भ में केपीटी ने सही स्पष्ट किया है कि 2008 के अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश रैफरेंस प्रशुल्क परिकलन में परियोजना अवधि के दौरान परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना लागत पर विचार करना अनुमत नहीं करते। यूएलएआईपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा प्रशुल्क निशानिर्देश 2008 और 2013 के कार्यक्षेत्र से इतर है। 2013/2008 दिशानिर्देशों के अंतर्गत, एक बार रैफरेंस प्रशुल्क निर्धारित हो जाता है तो परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापना मूल्य के पुनर्मूल्यांकन और विचार करने की कोई गुंजाइश नहीं रहती। निर्धारित रैफरेंस प्रशुल्क संपूर्ण परियोजना अवधि के लिए लागू रहेगा। सिवा वार्षिक इन्डैक्सेशन और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क वृद्धि के।”
- (ग) इस प्रकार यह देखा गया सकता है कि परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना लागत को अभिग्रहीत करने संबंधी यूएलएआईपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा नवम्बर, 2014 के आदेश में पहले ही निपटा दिया गया है। यह प्राधिकरण 2008 के दिशानिर्देशों के अनुपालन में 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत रैफरेंस प्रशुल्क निर्धारित करते समय महापतन न्यासों द्वारा किए गए पूँजीगत आकलन पर विश्वास करता है। रैफरेंस प्रशुल्क निकालने के लिए लागत विवरण में सुविचारित पूँजीगत लागत केपीटी द्वारा आकलित 315.14 करोड़ के प्रति 316.65 करोड़ है। कथित आदेश में रैफरेंस प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित पूँजीगत लागत भी केपीटी द्वारा आकलित थी, सिवा कथित आदेश के पैरा 15(vi)(ख)(vii) में दिए गए कारणों से ट्रैक्टर ट्रेलर की पूँजीगत लागत में आशोधन के।
- जैसा कि पहले कहा गया है कि केपीटी द्वारा आकलित पूँजीगत लागत परियोजना को व्यवहार्य बनाने के लिए निवेश की लागत युक्तियुक्त बनाने के उद्देश से आवेदनपूर्व आरएफक्यू आवेदकों द्वारा व्यक्त विचारों पर आधारित थी।
- (घ) रोचक बात तो यह है कि, रैफरेंस प्रशुल्क प्रस्तावों पर विचार करते समय यूएलएआईपीएल ने अपनी टिप्पणियों में यह बताया था कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्कों पर परियोजना सतत रहेगी, जिन्हें टिप्पणियों के सारांश के पैरा 1(vii) में अभिलेखबद्ध किया गया है। 10 नवम्बर, 2014 को संयुक्त सुनवाई के दौरान यूएलएआईपीएल ने केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क को व्यवहार्य बताया जिसे टिप्पणियों के सारांश के पैरा 3(vi) में अभिलेखबद्ध किया गया है और नीचे पुनरुद्धरित किया जा रहा है :-
- “(vi). केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवहार्य हैं, यह न तो काफी कम हैं और न ही काफी ऊचे।”
- विचित्र बात है कि, प्रशुल्कों की उच्च दरें चाहने के लिए यूएलएआईपीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा इसके पूर्व के प्रस्ताव के प्रतिकूल है जिसमें वह इस परियोजना के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर से सहमत था। यहां यह कहना संगत होगा कि 20' विदेशी लदे कंटेनर के लिए 2731.04 रैफरेंस प्रशुल्क का अनुमोदन इष्टतम घाट क्षमता की समीक्षा के बाद ही दिया गया था जैसा कि अनुबर्ती पैराओं में चर्चा की गई और जो केपीटी द्वारा अपने 15 नवम्बर, 2014 के संशोधित प्रस्ताव में समान आकार के कंटेनर के लिए प्रस्तावित 2757.22 के काफी निकट है व जिस पर 28 नवम्बर, 2014 के प्रशुल्क आदेश में चर्चा की गई है।
- (इ.) केपीटी द्वारा सही बताया गया है कि, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित रैफरेंस प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों और 2008 के अपक्रंट शुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अनुपालन में निर्धारित किए गए हैं जिनमें भावी विस्तार/प्रतिस्थापना लागतों के लिए पूँजीगत लागत को अपक्रंट/रैफरेंस आधार पर प्रशुल्क निर्धारित की अनुमति नहीं है। परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना से संबंधित मामला न केवल इस परियोजना विशिष्ट के लिए है परन्तु इस प्रयोजन के लिए सभी पीपीपी परियोजनाओं से संबद्ध है जिनके लिए प्रशुल्क अपक्रंट निर्धारित किया जाता है। संबंधित परियोजना में सुविचारित उपस्कर के जीवन पर आधारित प्रतिस्थापना का समय भिन्न हो सकता है। यहां तक कि पूँजीगत लागत में किसी समीक्षा के लिए यूएलएआईपीएल द्वारा किए गए अनुरोध से प्रस्तावक पत्तन (केपीटी) ठीक ही सहमत नहीं हुआ है। उपरोक्त को ध्यान में रख कर और यह समझते हुए कि यूएलएआईपीएल द्वारा किया गया

अनुरोध कि परिसंपत्तियों की प्रतिस्थापना की पूँजीगत लागत के प्रभाव पर विचार करना 2008 या 2013 के दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है, यूएलएआईपीएल का अनुरोध स्वीकार नहीं किया जाता।

- (vi) (क) जहां तक मैसर्ज यूएलएआईपीएल द्वारा ऊपर पैरा 5(ii) (घ) में उठाये गए मुद्दे का संबंध है, यह कहना संगत होगा कि" इष्टतम घार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर के स्थान पर 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउण्ड स्लॉट के लिए कारणों पर 28 नवम्बर, 2014 के आदेश के पैरा 15(v)(घ)(i) में विस्तार से चर्चा की गई है तुरंत संदर्भ के लिए आदेश का संगत उद्धरण नीचे दिया गया है:-

"यहां यह कहना संगत है कि जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रकरण में, यद्यपि परिकलन में दर्शाया गया ग्राउण्ड स्लॉट 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर था, इससे परिणाम पर विशेष प्रभावित नहीं पड़ा क्योंकि उस प्रकरण में इष्टतम घाट क्षमता निर्णयकारी कारक था। नव मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) स्थित कंटेनर टर्मिनल के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के प्रकरण में, इस प्राधिकरण द्वारा पारित 30 दिसम्बर, 2009 के आदेश में, कंटेनर द्वारा घेरे गए क्षेत्र और कंटेनर हैण्डलिंग उपकरण की मूवमेंट के लिए अपेक्षित अतिरिक्त क्षेत्र और कंटेनरों के बीच की खाली जगह आदि के संदर्भ से एनएमपीटी द्वारा किए गए विश्लेषण के आधार पर 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउण्ड स्लॉट पर विचार किया गया था। एनएमपीटी द्वारा दिया गया तर्क यह था कि 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउण्ड स्लॉट 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर की मात्रा तत्पञ्चात चैनलर्ड पोर्ट ट्रस्ट (सीएसपीटी) स्थित मैगा कंटेनर टर्मिनल के लिए भी 3 मार्च 2010 के आदेश में पर विचार किया गया था। इस प्रकार 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउण्ड स्लॉट पर विचार करना उपयुक्त नहीं है। इसलिए इस प्रकरण में भी 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउण्ड स्लॉट पर विचार किया गया न कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर"

- (ख) इस प्रतिमान को आशोधित करने के लिए मैसर्ज यूएलएआईपीएल द्वारा दायर किए गए समीक्षा आवेदन के परीक्षण पर, केपीटी ने 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउण्ड स्लॉट पर विचार करने का विस्तार से औचित्य दिया है न कि जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के कंटेनर टर्मिनल के लिए 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर और नव मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) तथा अन्य कंटेनर टर्मिनलों के प्रकरणों के अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों के निर्धारण में विचार किया गया था। जेएनपीटी और एनएमपीटी के अपने-अपने आदेशों में सुविचारित प्रतिमानों पर आधारित एक 20' कंटेनर की स्टैकिंग के लिए कुल क्षेत्र की तुलनात्मक स्थिति, जैसी कि अब केपीटी द्वारा दी गई है, इस प्रकार है :-

25 फरवरी, 2009 का आदेश संख्या टीएमपी/40/2008 –जेएनपीटी (जेएनपीटी पर कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ)	30 दिसम्बर, 2009 का आदेश संख्या टीएमपी/33/2008-एनएमपीटी (एनएमपी के कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क)																								
प्रति हैक्टेयर टीईयू की गणना:	टीईयू प्रति हैक्टेयर की गणना:																								
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>लम्बाई</td><td>20 फुट</td></tr> <tr> <td>चौड़ाई</td><td>8 फुट</td></tr> <tr> <td>टीईयू क्षेत्र</td><td>160 फुट</td></tr> <tr> <td>वर्गमीटर में</td><td>14.86 वर्ग मीटर</td></tr> <tr> <td>जोड़े : सुकर संचालन और के लिए, कंटेनर सुरक्षा का क्षति से बचाव</td><td>2.64 वर्ग मीटर</td></tr> <tr> <td>योग</td><td>17.5 वर्ग मीटर</td></tr> <tr> <td>कुल क्षेत्र</td><td>35 वर्ग मीटर</td></tr> </tbody> </table>	लम्बाई	20 फुट	चौड़ाई	8 फुट	टीईयू क्षेत्र	160 फुट	वर्गमीटर में	14.86 वर्ग मीटर	जोड़े : सुकर संचालन और के लिए, कंटेनर सुरक्षा का क्षति से बचाव	2.64 वर्ग मीटर	योग	17.5 वर्ग मीटर	कुल क्षेत्र	35 वर्ग मीटर	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>लम्बाई</td><td>5.9 मी.</td></tr> <tr> <td>चौड़ाई</td><td>2.35 मी.</td></tr> <tr> <td>टीईयू क्षेत्र</td><td>13.87 वर्ग मीटर</td></tr> <tr> <td>वर्गमीटर में</td><td>13.87 वर्ग मीटर</td></tr> <tr> <td>कुल क्षेत्र प्रति 20' कंटेनर</td><td>27.73 वर्ग मीटर</td></tr> </tbody> </table>	लम्बाई	5.9 मी.	चौड़ाई	2.35 मी.	टीईयू क्षेत्र	13.87 वर्ग मीटर	वर्गमीटर में	13.87 वर्ग मीटर	कुल क्षेत्र प्रति 20' कंटेनर	27.73 वर्ग मीटर
लम्बाई	20 फुट																								
चौड़ाई	8 फुट																								
टीईयू क्षेत्र	160 फुट																								
वर्गमीटर में	14.86 वर्ग मीटर																								
जोड़े : सुकर संचालन और के लिए, कंटेनर सुरक्षा का क्षति से बचाव	2.64 वर्ग मीटर																								
योग	17.5 वर्ग मीटर																								
कुल क्षेत्र	35 वर्ग मीटर																								
लम्बाई	5.9 मी.																								
चौड़ाई	2.35 मी.																								
टीईयू क्षेत्र	13.87 वर्ग मीटर																								
वर्गमीटर में	13.87 वर्ग मीटर																								
कुल क्षेत्र प्रति 20' कंटेनर	27.73 वर्ग मीटर																								

नोट : 17.5 व.मी. का 100% क्षेत्र टीटी, आरटीजी की सुकर गतिविधियों तथा निवांधि संचालन के लिए अपेक्षित है। यह अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार है।

जेएनपीटी प्रकरण में उक्त प्रतिमानों पर परिकलित ग्राउण्ड स्लॉटों की संख्या टीईयू/प्रति हैक्टेयर		एनएमपीटी प्रकरण में उक्त प्रतिमानों पर परिकलित ग्राउण्ड स्लॉटों की संख्या टीईयू/प्रति हैक्टेयर	
1000 वर्ग मी/35 वर्ग मीटर =	285.7 टीईयू पूर्णांक 286 जैसाकि जेएनपीटी ने प्रस्ताव किया	1000 वर्ग मी/27.73 वर्ग मीटर =	360.6 टीईयू मान ले 360 टीईयू जैसाकि एनएमपीटी ने प्रस्ताव किया

(ग) केपीटी ने उल्लेख किया है कि एनएमपीटी की गणना के अनुसार कंटेनर की लंबाई और चौड़ाई मीटरों में दी गई है। जब इन्हें वर्ग फुटों में परिवर्तित करने पर (परिवर्तन कारक 1 मी = 3.28084 फुट) कंटेनर की लंबाई 19.36 फुट और चौड़ाई 7.7' निकलती है जो सही नहीं है क्योंकि यह 20' कंटेनर के 20' लम्बाई और 8' चौड़ाई के मानक आकार से मेल नहीं खाता। यह भी कहा किया गया कि एनएमपीटी द्वारा क्रेन के सुकर संचालन और उपकरणों आदि की मूवमेंट के लिए सुविचारित अतिरिक्त क्षेत्र जेएनपीटी की तुलना में कम है इस तथ्य पर विचार करते हुए कि एनएमपीटी की तुलना में जेएनपीटी को कंटेनर हैंडलिंग में गहन अनुभव और विशेषज्ञता प्राप्त है, केपीटी ने 285 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउण्ड स्लॉट पर विचार करने का अनुरोध किया।

यहां यह कहना भी संगत होगा कि जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए फरवरी, 2009 के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश में ग्राउण्ड स्लाट के लिए 286 ग्राउण्ड स्लॉट/हैक्टेयर पर विचार किया गया था न कि 285 जैसाकि केपीटी ने अपने संपूर्ण प्रस्ताव में प्रस्तुत किया है।

20 नवम्बर, 2014 के रैफरेंस प्रशुल्क आदेश पर विचार करते समय जब केपीटी को ग्राउण्ड स्लॉट को 360 टीईयू/हैक्टेयर के लिए आशोधित करने का अनुरोध किया गया था, उस समय केपीटी ने 285 टीईयू/हैक्टेयर (सही संख्या 286 टीईयू/हैक्टेयर) ग्राउण्ड स्लॉट पर विचार करने का कोई विस्तृत विश्लेषण और औचित्य प्रस्तुत नहीं किया था। लेकिन, केपीटी द्वारा अब प्रस्तुत किए गए निवेदन, जो 286 टीईयू प्रति हैक्टेयर के ग्राउण्ड स्लाट विचार के लिए दिए गए विस्तृत विश्लेषण से समर्थित है, नवम्बर, 2014 के प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित रैफरेंस/प्रशुल्क आदेशको इस प्रतिमान पर समीक्षा की जाती है यानी 286 टीईयू/प्रति हैक्टेयर ग्राउण्ड स्लॉट माना जाता है न कि 360 टीईयू/हैक्टेयर जिसे नवम्बर, 2014 के आदेश में गणना के लिए माना गया था। फलस्वरूप, इष्टतम यार्ड क्षमता केपीटी द्वारा आकलित 5,99,811 टीईयू के प्रति 6,01,915 टीईयू प्रति वर्ष निकलती है। इस भिन्नता का कारण है केपीटी द्वारा 285 टीईयू/हैक्टेयर ग्राउण्ड पर गणना करना न कि 286 टीईयू/हैक्टेयर जैसा कि जेएनपीटी प्रकरण में किया गया है।

उक्त विश्लेषण अनुसार टर्मिनल की मूल्यांकित इष्टतम यार्ड क्षमता 6,01,915 टीईयू प्रति वर्ष, निर्णायिक कारक बन जाएगा और इसे टर्मिनल की इष्टतम क्षमता मान लिया जा सकता है। हालांकि, केपीटी ने बड़ी दृढ़ता से यह आग्रह किया है कि अनुकूलतम क्षमता 6,00,000 टीईयू ही समझी जानी चाहिए। इसलिए टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 6,00,000 टीईयू प्रति वर्ष निर्धारित की जाती है जैसा कि केपीटी ने निर्धारण किया है न कि नवम्बर 2014 में सुविचारित 6,37,728 टीईयू प्रति वर्ष।

(vii) जहां तक यूएलएआईपीएल द्वारा उठाये गए एक और मुद्दे का प्रश्न है कि इष्टतम घाट क्षमता के मूल्यांकन के लिए 70% के स्थान पर 65% उपयोगिता कारक पर विचार किया जाए, के संबंध में केपीटी ने स्पष्ट किया है कि टर्मिनल की उपयोगिता ज्वारभाटा गवाक्ष अथवा रात्रि नौ संचालन प्रतिबंधों आदि जैसे कारकों के कारण प्रभावित न होने पाए क्योंकि परियोजना के लिए कंटेनर पोतों के नौसंचालन की प्राथमिकता मूवमेंट का प्रावधान किया गया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इष्टतम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए 70% उपयोगिता कारक 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्डों के अनुसार है जिनकी सभी महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए समान रूप से पालना की जाती है। उक्त दिशानिर्देशों में दी गई स्थिति को ध्यान में रखकर और केपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए यह कहा जाता है कि इस प्रकरण में निर्धारित मानदण्डों से विचलन की कोई असाधारण स्थितियां नहीं हैं।

(viii) टर्मिनल की अनुकूलतम क्षमता में आशोधन को ध्यान में रखते हुए, जैसे कि उपरोक्त विश्लेषण में सामने लाया गया है, 28 नवम्बर, 2014 के आदेश में विद्युत और ईंधन लागत अनुमान भी आशोधित किए जाते हैं। इन दोनों लागत मदों में एकमात्र

आशोधन यह है कि आकलन के लिए आशोधित इष्टतम क्षमता पर विचार किया जाए। विद्युत और ईंधन लागत अब 6,37,728 डीईयू प्रति वर्ष के स्थान पर 6,00,000 डीईयू की संशोधित अनुकूलतम क्षमता पर आकलित की जाए। परिणामस्वरूप, संशोधित संचालन लागत नवम्बर, 2014 के आदेश में 95.98 करोड़ के प्रति 94.82 करोड़ आकलित की जाती है।

जैसाकि पहले कहा गया है यहां विश्लेषण यूएलएआईपीएल द्वारा किए गए अभ्यावेदन के हवाले से और केपीटी द्वारा समर्थित इष्टतम क्षमता की समीक्षा तक सीमित है। परिणामस्वरूप, विद्युत और ईंधन लागत और आकलित एआरआर में आशोधन करना पड़ा। किसी अन्य तत्व में कोई परिवर्तन नहीं है। अतः, अन्य सभी विश्लेषण/परिशिष्ट वही रहेंगे जैसे 28 नवम्बर, 2014 के आदेश में निहित हैं। इस प्राधिकरण के 28 नवम्बर, 2014 के आदेश द्वारा अनुमोदित रैफरेंस प्रशुल्क परिकलन आशोधित अनुकूलतम क्षमता को ध्यान में रखकर किए गए संशोधित लागत विवरण की एक प्रति परिशिष्ट-1 के रूप में संलग्न है।

- (ix) संशोधित एआरआर 28 नवम्बर, 2014 के आदेश में आकलित 146.64 करोड़ के प्रति 145.48 करोड़ प्रति वर्ष आकलित किया जाता है। 28 नवम्बर, 2014 के प्रशुल्क आदेश में तीन कार्यकलापों के लिए अपनाये गए एआरआर के विभाजन की पद्धति का अनुसरण करते हुए संशोधित एआरआर तीन कार्यकलापों में विभाजित किए जाते हैं। संशोधित एआरआर हैण्डलिंग प्रभार के लिए 130.93 करोड़, 10.18 करोड़ भण्डारण प्रभार के लिए और 4.36 करोड़ विविध प्रभारों में विभाजित किए जाते हैं।
- (x) रैफरेंस प्रशुल्क के लिए संशोधित दर-मान नवम्बर, 2014 के प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप ही लिए गए हैं। नवम्बर, 2014 के आदेश की पद्धति को अपनाते हुए संशोधित प्रतिशत शोधन कारक 72.73% निकलता है जबकि पिछले आदेश में यह 68.98% माना गया था। संशोधित 72.73% का शोधन कारक ट्यूना टेकरा स्थित कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित रैफरेंस प्रशुल्क पर लागू किया गया व लंगरगाह संख्या 11 और 12 हेतु कंटेनर प्रभारों का निकालने के लिए संशोधित रैफरेंस प्रशुल्क केपीटी द्वारा अनुकरण की गई पद्धति को नवम्बर, 2014 के आदेश में अपनाया गया। हैण्डलिंग प्रभारों के लिए प्रशुल्क के विस्तृत परिकलन के साथ-साथ अनुमोदित प्रशुल्क पर राजस्व परिकलन परिशिष्ट-II रूप में संलग्न है। जो यह दर्शाता है कि हैण्डलिंग प्रभारों से 130.93 करोड़ का राजस्व प्राक्कलन अनुमानित एआरआर के साथ मेल खाता है। यह परिशिष्ट भण्डारण और विविध सेवाओं की प्रशुल्क संगणना को भी दर्शाता है जो नवम्बर, 2014 के आदेश में प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत और केपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति से हैण्डलिंग प्रभारों के लिए निर्धारित प्रतिशत शोधन कारक लागू करते हुए निकाली गई है।
- (xi) जैसा कि पहले कहा गया है, यहां किया गया विश्लेषण यूएलएआईपीएल द्वारा दायर किए गए अभ्यावेदन, और केपीटी द्वारा समर्थित होने, के कारण इष्टतम क्षमता की समीक्षा तक सीमित है। अतः नवम्बर, 2014 के आदेश में अनुमोदित निष्पादन मानक और कथित तिथि के आदेश में निहित अन्य विश्लेषण, यहां भी वैध रहेंगे क्योंकि केपीटी ने यूएलएआईपीएल द्वारा निष्पादन मानकों के मान को कम करने के अनुरोध को नहीं माना है।

6.1 परिणामतः, और उपर दिए गए कारणों से, और सामूहिक रूप से यह प्राधिकरण संलग्न कंटेनर टर्मिनल के लिए परिशिष्ट-II के अनुसार संशोधित अपक्रंट टेरिफ शिड्डूल कैपस का अनुमोदन करता है।

6.2 इस आदेश को 5 जनवरी, 2005 के भारत के राजपत्र में अधिसूचित, देखे राजपत्र संख्या 8, 28 नवम्बर, 2014 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएसपी/43/2014/केपीटी के साथ पठित किया जाए।

टी एस बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन-III / असा. / 143 / 2014 (330)]

अनुबंध-1

कांडला पत्तन न्यास पर, केटेनर टर्मिनल के लिए 28.11.2014 के आदेश के अनुसार अनुमोदित दिशानिर्देश-2008 के मिळान्तों का अनुसरण करते हुए, अनुमोदित संदर्भ प्रश्नक में संशोधन के लिए वर्ष सं. 11 और 12 हेतु लागत विवरणी।

क्र. सं.	विवरण	दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदण्ड	केपीटी के दिनांक 15.11.2014 के दूसरे संशोधित प्रस्ताव में आकलन	संदर्भ प्रश्नक आदेश सं. टीएमपी/43/2014- केपीटी दिनांक 28.11.2014 में आकलन	आदेश सं. टीएमपी/43/2014- केपीटी दिनांक 28.11.2014 में मान्य आकलन
1	इष्टतम क्षमता				
(I)	घाट की इष्टतम क्षमता		केपीटी द्वारा मान्य मान		
	क = एक वर्ष में तैनात गेन्ट्री क्रेनों कीर संख्या	= वर्ष की लम्बाई/ 100	4.00	4.00	4.00
			=545/100	=545/100	=545/100
			संख्या 5 निकलने पर संख्या 4 मान्य		
	ख = गेन्ट्री क्रेनों के एक वर्ष के दौरान कार्य घंटे	= 24 * 365 घंटे	8760.00	8760.00	8760.00
			= 24 * 365 घंटे	= 24 * 365 घंटे	= 24 * 365 घंटे
	ग = प्रति गेन्ट्री क्रेन औसतन चाल	= 25 मूव प्रति घंटा	20.00	20.00	20.00
	घ = टीईयू अनुपात	= 1.3	1.30	1.30	1.30
	ड. = 70%	= 70%	70%	70%	70%
	घाट की इष्टतम क्षमता = क * ख * ग * घ * च टीईयू में		6,37,728	6,37,728	6,37,728
	प्रश्नक अभिकलन में घाट की मान्य इष्टतम क्षमता (टीईयू में)		6,00,000	6,37,728	6,37,728
(II)	यार्ड की इष्टतम क्षमता				
	जी = कुल भूमि "स्लाट" टीईयू में	= 720 टीईयू प्रति हैक.	3662.25	4626	3675.1
			= 285 टीईयू* 12.85 हैक.	= 360 टीईयू* 12.85 हैक.	= 286 टीईयू* 12.85 हैक.
	एच = स्टैक की औसत ऊँचाई	= 2.50	2.50	2.50	2.50
	पी = अवधि (दिनों में)	= 365	365.00	365.00	365.00
	एस = प्रवाह घटक	= 1.3	1.30	1.30	1.30
	डी= औसतन ठहराव समय	= निर्धारित हेतु 4 दिन और आयात हेतु 2 दिन	3.00	3.00	3.00
	यार्ड की इष्टतम क्षमता = 0.7 * जी * एच *पी टीईयू में एस*डी		5,99,811	7,57,656	6,01,915
	यार्ड की इष्टतम क्षमता (पूर्णक में)		6,00,000	7,57,656	6,01,915

(iii)	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता- घाट की इष्टतम क्षमता का निम्नतर मान और यार्ड की इष्टतम ऊंचाई क्षमता के पीटी द्वारा मान्य स्थिति अनुसार समीक्षा आदेश में यह 6,00,000 मानी जाती है।		6,00,000	6,37,728	6,00,000
II	पूँजी लागत				
(I)	कन्टेनर हैंडलिंग कार्बवार्ड	मानक जहां- जहां निर्धारित है	रुपये (करोड़ में)	रुपये (करोड़ में)	रुपये (करोड़ में)
	(क) सिविल लागत	टर्मिनल के आकलन अनुसार			
	(i) संवर्धन क्षेत्र विकास (इसमें संचालन परिसंपत्ति भी शामिल है।)	--	64.76	64.76	64.76
	(ii) जल आपूर्ति सिविल कार्य	--	0.15	0.15	0.15
	(iii) रेल की ओर साथ लगाने वाले भू-खण्ड का विकास	--	3.91	3.91	3.91
	उप जोड़ (क)		68.83	68.83	68.83
	(i) केपीटी से लिए जाने वाले मौजूदा उपकरणों की लागत -	--	164.42	164.42	164.42
			परिसंपत्तियों की उपयुक्त कीमत के अनुरूप केपीटी को देय अपफ्रंट रु. 143.63 करोड़ + उपकरणों का आकलित मरम्मत = रु. 20.34 करोड़ + ट्रैक्टर ड्रॉलर की मरम्मत 0.45 करोड़	परिसंपत्तियों की उपयुक्त कीमत के अनुरूप केपीटी को देय अपफ्रंट रु. 143.63 करोड़ + उपकरणों का आकलित मरम्मत = रु. 20.34 करोड़ + ट्रैक्टर ड्रॉलर की मरम्मत 0.45 करोड़	परिसंपत्तियों की उपयुक्त कीमत के अनुरूप केपीटी को देय अपफ्रंट रु. 143.63 करोड़ + उपकरणों का आकलित मरम्मत = रु. 20.34 करोड़ + ट्रैक्टर ड्रॉलर की मरम्मत 0.45 करोड़
	(ii) रबर टायर वाली गेन्ट्री क्रेनों की सं0 - 4	प्रत्येक घाट गेन्ट्री क्रेनों के लिए = 3	43.20	43.20	43.20
	(iii) ट्रैक्टर अनुपात - 9	प्रत्येक घाट गेन्ट्री क्रेन के लिए सं. 6	1.98	3.33	3.33
			सं. 9 * रु. 22.0 लाख	सं. 9 * रु. 37.0 लाख	सं. 9 * रु. 37.0 लाख
	(iv) विद्युत उप स्टेशन की स्थापना (सीएमई विभाग द्वारा प्रदत्त एल एस)	--	1.00	1.00	1.00
	(v) अग्नि शमन	--	0.95	0.95	0.95
	(vi) विद्युत एवं प्रकाश व्यवस्थाएं	--	1.00	1.00	1.00
	उप जोड़ (ख)		212.55	213.90	213.90
	उप जोड़ (क + ख)		281.38	282.73	282.73
	(ग) सूचना तकनीकी प्रणाली लागत	सिविल और उपकरण लागत का 2%	5.63	5.65	5.65
			2% * रु. 281.38 करोड़	2% * रु. 282.73 करोड़	2% * रु. 282.73 करोड़

	(ब). अन्य लागत	सिविल और उपकरण लागत का 10%	28.14	28.27	28.27
			10% * ₹. 281.38 करोड़	10% * ₹. 282.73 करोड़	10% * ₹. 282.73 करोड़
	(इ.). परियोजना की कुल पूँजी लागत (क + ख + ग + घ)		315.14	316.65	316.65
III	प्रचालन लागत आकलन				
	(क). विद्युत लागत	8 कि.वा.प्रति घंटा टीईयू*	4.56	4.84	4.56
			8 कि.वा.घं.* ₹. 9.49/कि.वा.घं. * 600000टीईयू	8 कि.वा.घं.* ₹. 9.49/कि.वा.घं. * 637728टीईयू	8 कि.वा.घं.* ₹. 9.49/कि.वा.घं. * 600000टीईयू
	(ख). ईधन	4 लिटर प्रति टीईयू	15.16	14.82	13.95
			4 लि. * ₹. 63.15 प्रति लि. * 600000टीईयू	4 लि. * ₹. 58.11 प्रति लि. * 637728टीईयू	4 लि. * ₹. 58.11 प्रति लि. * 600000टीईयू
	(ग) मरम्मत और अनुरक्षण				
	(इ). सिविल परिसम्पत्तियां	सिविल लागत का 1%	0.76	0.76	0.76
			1% *75.71 करोड़ [अर्थात् ₹. 68.83 + 6.88 (अन्य लागतों के लिए सिविल लागत का 10%)]	1% *75.71 करोड़ [अर्थात् ₹. 68.83 + 6.88 (अन्य लागतों के लिए सिविल लागत का 10%)]	1% *75.71 करोड़ [अर्थात् ₹. 68.83 + 6.88 (अन्य लागतों के लिए सिविल लागत का 10%)]
	(ii). यांत्रिक और विद्युत कार्य	लागत का 2%	6.16	6.19	6.19
			2% * 308.16करोड़ [अर्थात् ₹. 212.55 करोड़ + 21.26 करोड़ (अर्थात् अन्य लागत के लिए यांत्रिक और विद्युत लागत का 10%)+केपीटी द्वारा नियुक्त मूल्यांकनकर्ता मूल्यांकित और केपीटी द्वारा हस्तांतरित की जाने वाली परिसंपत्तियों में किए जाने वाले प्रति स्थापन की लागत का अंतर 74.35करोड़]	2% * 309.64 करोड़ [अर्थात् ₹. 213.90 करोड़ + 21.39 करोड़ (अर्थात् अन्य लागत के लिए यांत्रिक और विद्युत लागत का 10%)+केपीटी द्वारा नियुक्त मूल्यांकनकर्ता मूल्यांकित और केपीटी द्वारा हस्तांतरित की जाने वाली परिसंपत्तियों में किए जाने वाले प्रति स्थापन की लागत का अंतर 74.35करोड़]	2% * 309.64 करोड़ [अर्थात् ₹. 213.90 करोड़ + 21.39 करोड़ (अर्थात् अन्य लागत के लिए यांत्रिक और विद्युत लागत का 10%)+केपीटी द्वारा नियुक्त मूल्यांकनकर्ता मूल्यांकित और केपीटी द्वारा हस्तांतरित की जाने वाली परिसंपत्तियों में किए जाने वाले प्रति स्थापन की लागत का अंतर 74.35करोड़]
	(iii). सूचना प्रौद्योगिकी		0.11	0.11	0.11
			2% of 5.63	2% of 5.63	2% of 5.63
	(ग). बीमा	कुल स्थायी परिसंपत्तियों का 1%	3.15	3.17	3.17
			1% * ₹.315.14 करोड़	1% * करोड़. 316.65 करोड़	1% * ₹. 316.65 करोड़

	(ब) मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम अनुसार या						
	(i). सिविल कार्य		2.53	2.53	2.53			
			3.34% of Rs75.71cr	3.34% of Rs75.71cr	3.34% of Rs75.71cr			
	(ii). यांत्रिक और विद्युत कार्य		24.18	23.53	23.53			
			233.80 करोड़ का 10.34 % [अर्थात् रु. 212.55करोड़ + 21.26करोड़ (अन्य लागतों के लिए यांत्रिक और विद्युत लागत का 10%)]	235.29 करोड़ का 10.34 % [अर्थात् रु. 213.90 करोड़ + 21.39 करोड़ (अन्य लागतों के लिए यांत्रिक और विद्युत लागत का 10%)]	235.29 करोड़ का 10.34 % [अर्थात् रु. 213.90 करोड़ + 21.39 करोड़ (अन्य लागतों के लिए यांत्रिक और विद्युत लागत का 10%)]			
	(iii). सूचना प्रौद्योगिकी		0.91	0.94	0.94			
			5.63 करोड़ का 16.21%	5.65 करोड़ का 16.67%	5.65 करोड़ का 16.67%			
	(i). भू क्षेत्र		7.42	7.42	7.42			
			212034 वर्ग मी. * रु. 350.16/वर्ग मी.	212034 वर्ग मी. * रु. 350.16/वर्ग मी.	212034 वर्ग मी. * रु. 350.16/वर्ग मी.			
	(ii). जलीय क्षेत्र		--	--	--			
	(च). अन्य व्यय (से अधिक क्षमता वाले टर्मिनलों के लिए)	कुल स्थायी परिसंपत्तियों का 10%	31.51	31.66	31.66			
			10% * रु. 315.14 करोड़	10% * रु. 316.65 करोड़	10% * रु. 316.65 करोड़			
	कुल प्रचालन लागत (क से च)		96.45	95.98	94.82			
IV	वार्षिक राजस्व मांग							
(क)	वार्षिक राजस्व मांग ए.आर.आर.							
	(i). वार्षिक प्रचालन लागत		96.45	95.98	94.82			
	(ii). लगाई गई पूँजी पर प्रत्यागम 16% की दर से		50.42	50.66	50.66			
	(iii).कुल राजस्व मांग		146.87	146.64	145.48			
(ख)	राजस्व मांग का अनुभाजन	कुल वा.रा.मा.का %						
	(i) कंटनेर हैंडलिंग प्रभार	90%	90%	132.19	90%	131.98	90%	130.93
	(ii) भंडारण प्रभार	7%	7%	10.28	7%	10.27	7%	10.18
	(iii) विविध प्रभार	3%	3%	4.41	3%	4.40	3%	4.36
	(iv).कुल राजस्व मांग (रुपये लाखों में)		100%	146.87	100%	146.64	100%	145.48

भण्डार प्रभार परिकलन

		ट्यूना टेकरा कंटेनर टर्मिनल के लिए 4.10.2013 के आदेश संख्या टीएमएमपी/43/2013-केपीटी में अनुमोदित रैफरेंस प्रश्नल्प			बुलाई प्रभारों के लिए 73.43% के सुधार कारक लगाकर पोतचार संख्या 11 व 12 के लिए केपीटी द्वारा निकाले गए प्रस्तावित दरें			बुलाई प्रभारों के लिए 72.73% के सुधार कारक लगाने पर टीएमपी की संशोधित दरें		
क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग (इन*)			दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग (इन*)			दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग (इन*)		
		20' लम्बाई तक	लम्बाई में 20' से अधिक 40' तक	लम्बाई में 40' से ऊपर	20' लम्बाई तक	लम्बाई में 20' से अधिक 40' तक	लम्बाई में 40' से ऊपर	20' लम्बाई तक	लम्बाई में 20' से अधिक 40' तक	लम्बाई में 40' से ऊपर
1	गैर -आईसीडी/सीएफएस आयात-लदा हुआ									
	प्रथम 2 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18	3366.26
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84
2	गैर -आईसीडी/सीएफएस आयात-खाली									
	प्रथम 2 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	Free
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18	3366.26
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84
3	गैर -आईसीडी/सीएफएस आयात-लदा हुआ									
	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18	3366.26
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84

4	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-खाली								
	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03
	19-22 दिन*	1091.2	2182.4	33273.59	801.24	1602.48	24431.89	793.63	1587.26
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90
5	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-लदा हुआ -सङ्क मार्ग से								
	प्रथम 2 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90
6	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-सङ्क मार्ग से								
	प्रथम 2 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90
7	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-लदा हुआ -सङ्क मार्ग से								
	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03

	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18	3366.26
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84
8	गैर -आईसीडी/सीएफएस आयात-खाली-सङ्क मार्ग से									
	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क								
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18	3366.26
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84
9	आईसीडी आयात और निर्यात- लदा या खाली -रेल द्वारा हुलाई									
	प्रथम 5 दिन	नि:शुल्क								
	6-15 दिन	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03	2001.04
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2669.90	5339.79	8009.68
10	ट्रासिपिमेंट-भरा हुआ									
	प्रथम 15 दिन	नि:शुल्क								
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2669.90	5339.79	8009.68
11	ट्रासिपिमेंट-खाली									
	प्रथम 7 दिन	नि:शुल्क								
	8-15 दिन	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26	2380.88
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2669.90	5339.79	8009.68

नोट: * क्रमांक 4 पर 40' से अधिक के कंटेनर की दरें ट्यूना-टेकरा स्थित 4.10.2013 के आदेश संब्यादीएमपी/43/2013+ए93-कोरीटी में 19-22 दिनों के लिए में टाइपिंग की अशुद्धि दर्शाती हैं। टीएमपी द्वारा ट्यूना-टेकरा के लिए सही दर पर निकाली गई हैं जो 33273.59 के स्थान पर 3273.59 होना चाहिए और 72.73% के संशोधित सुधार कारक और संशोधित दर ₹ 2380.88 निकलती है।

अनुबंध-III

कांडला पत्तन न्यास

कांडला पत्तन न्यास पर 11वीं तथा 12वीं वर्ष पर जहां है जैसा है आधार पर कंटेनर टर्मिनल के

प्रचालन और अनुरक्षण के लिए वीओटी आधार पर संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

अध्याय -1 परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1 परिभाषाएँ – सामान्य

- (i) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii) "एफसीएल" अर्थात् पूर्ण कंटेनर भार वाले उक्त कंटेनर।
- (iv) "एलसीएल" अर्थात् ऐसे कंटेनर जिनमें (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर) पूर्ण कंटेनर भार से कम भार हो।
- (v) "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थात् ऐसे कंटेनर से होगा जिसमें आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान शामिल होंगे।
- (vi) "आयात कंटेनर" अर्थात् एक पोत से उतारा गया कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से बाहर परिवहन किया जाता है।
- (vii) "निर्यात कंटेनर" अर्थात् सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया गया कंटेनर, जो कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और विनियुक्त पोत पर लादा जाता है।
- (viii) "पत्तन क्षेत्र" अर्थात् पत्तन का कस्टम वंधित क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र।
- (ix) "सामान्य कंटेनर" अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।
- (x) "प्रशीतन कंटेनर" अर्थात् वांछित तापमान बनाए रखने के लिए विजली आपूर्ति के लिए प्रावधानों के साथ सामान को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतन कंटेनर।
- (xi) "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (xii) "पोतांतरण कंटेनर" अर्थात् कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है और कंटेनर टर्मिनल में भंडारित किया जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।
- (xiii) "अति आयामीय कंटेनर" अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग वीम आदि की जरूरत होती है। इनमें हुए कंटेनर और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, भी शामिल हैं।
- (xiv) "शट आउट कंटेनर" अर्थात् एक ऐसा कंटेनर जो (पोत पहचान सूचना सं. अर्थात् वीआईएएन सं. द्वारा यथा निर्दिष्ट) किसी पोत विशेष के लिए निर्यात इनटेक रूप में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष से नहीं जुड़ा होता है तब इस कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xv) "नगर को वापिस कंटेनर" अर्थात् ऐसा कंटेनर जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश तो करता है लेकिन किसी कारण से निर्यात नहीं हो पाता है और नगर को वापिस भेजा जाता है।
- (xvi) "वीआईएएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।

1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i)
 - (क) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लगाई शुरू कर देता है।
 - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है, उसके तत्काल पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।

- (d.) पोत परिवहन महानिदेशक से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे ।
- (ii) पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायिक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गों की प्रकृति अथवा उसके उद्दम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा ।
- (iii) पोत संबंधित प्रभार पोत स्वामियों स्टीमर एजेंटों पर वसूल किया जाएगा ।
- (iv) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए ।
- (ख) सभी तटीय के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए ।
- (ग) कंटेनर संबंधित प्रभारों के ममले में, रियायत समेकित बॉक्स दर से लागू है । जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-टट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड स्थानांतरण पर लागू होगी एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाट शुल्क ।
- (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से एक कंटेनर जो भारतीय पत्तन “ख” को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन “क” पर पहुंचता है भी इसके तटीय चलन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा । दूसरे शब्दों में, अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो/कंटेनरों तटीय चलन के लिए रियायत के पात्र होंगे ।
- (इ.) तटीय कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे ।
- (v) विलंबित भुगतानों/वासियों पर ब्याज :
- (क) उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा । इसी तरह, प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा ।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी । दंडात्मक ब्याज दर टर्मिनल प्रचालक और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी ।
- (ग) वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा ।
- (घ) उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है ।
- (vi) सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णाकित किए जाएंगे ।
- (vii) (क) इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर है, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर है । टर्मिनल प्रचालक यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है ।
- (ख) टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों । परन्तु टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी तथा आगे भी ऐसी निम्न दरों और/या ऐसी दरें लागू करने वाली शर्तें अधिसूचित करना जारी रखे वशर्तें तय की गई नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए ।
- (viii) यदि प्रचालक के कारण एक उचित स्तर से अधिक विलम्ब होता है तो प्रयोक्ता को प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा ।

अध्याय 2- पोत संबंधी प्रभार

पोत संबंधी प्रभार केपीटी के दरमानों की निवंधन एवं शर्तों के अनुसार, समय-समय पर किए गए संशोधनों के अनुरूप कांडला पत्तन न्यास द्वारा उगाहे जाते रहेंगे।

अध्याय 3- कंटेनर और कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार

सामान्य निवंधन और शर्तें :

- (i) एक कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किया जाता है, उसके बाद रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (ii) प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए 20' से कम और तक के कंटेनर एक टीईयू (वीस समकक्ष इकाई) और 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनर एक एफईयू(चालीस समकक्ष इकाई) रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (iii) 20' लम्बाई से अधिक और 40' तक की लंबाई से अधिक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार निर्धारित किए गए लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iv) मानक आकार से इतर कंटेनरों के लिए जिनमें विशेष डिवाइसों/स्लिंगों/प्रहस्तन की आवश्यकता पड़ती है उनके लिए लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष डिवाइसों की जरूरत वाले अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.1 कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए प्रभार :

पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार देय होगा।

क. सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2731.04	2205.84	1638.63	1323.50
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लेट और विलोमत (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1365.52	1365.52	1365.52	1365.52
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	420.16	420.16	420.16	420.16

ख. रीफर कंटेनर (प्रशीतन कंटेनर)

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	2731.04	2205.84	1638.63	1323.50
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लेट और विलोमत (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1365.52	1365.52	1365.52	1365.52
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	420.16	420.16	420.16	420.16

ग.

जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु0 में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3414.42	2048.90	3414.42	2048.90
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लेट और विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1706.59	1706.59	1706.59	1706.59
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	525.20	525.20	525.20	525.20

घ.

पोतांतरण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु0 में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत	3151.20	2731.04	1890.72	1638.63
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लेट और विलोमत (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2941.12	2520.97	1764.67	1512.58
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	2731.04	2310.88	1638.63	1386.52
	उसके पश्चात	2520.97	2100.80	1512.58	1260.48

टिप्पणियाँ :

- (1) दर उसी वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा बताए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2) एक कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किए जाने के बाद रेल अथवा सड़क मार्ग द्वारा ले जाया जाता है पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देना और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्वारित प्रभार देय होंगे।

ड.

अति आयामीय कार्गो कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमत	5462.09	4411.68	3277.25	2647.01
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लेट और विलोमत (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2731.04	2731.04	2731.04	2731.04
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमत (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	840.32	840.32	840.32	840.32

टिप्पणी : उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात् स्टीबडोरिंग, गैन्ट्री का प्रयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टेयर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क और रेलवे अवसंरचना के लिए अंशदान शामिल हैं।

3.2 पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' लम्बाई से अधिक
1	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-लदा हुआ			
	प्रथम 2 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	3-6 दिन	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1122.09	2244.18	3366.26
	उसके बाद	1334.94	2669.90	4004.84
2	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात-खाली			
	प्रथम 2 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	3-6 दिन	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1122.09	2244.18	3366.26
	उसके बाद	1334.94	2669.90	4004.84
3	गैर-आईसीडी/सीएफएस नियांति-लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	4-6 दिन	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1122.09	2244.18	3366.26
	उसके बाद	1334.94	2669.90	4004.84

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' लम्बाई से अधिक
4	गैर-आईसीडी/सीएफएस नियर्यात-खाली			
	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	4-6 दिन	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1122.09	2244.18	3366.26
	उसके बाद	1334.94	2669.90	4004.84
5	सीएफएस आयात लदे हुए – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 2 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	3-6 दिन	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1122.09	2244.18	3366.26
	उसके बाद	1334.94	2669.90	4004.84
6	सीएफएस आयात खाली – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 2 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	3-6 दिन	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1122.09	2244.18	3366.26
	उसके बाद	1334.94	2669.90	4004.84
7	सीएफएस नियर्यात लदे हुए – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	4-6 दिन	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	472.50	945.02	1417.52

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु. में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' तक लम्बाई	40' लम्बाई से अधिक
	13-15 दिन	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1122.09	2244.18	3366.26
	उसके बाद	1334.94	2669.90	4004.84
8	सीएफएस निर्यात खाली – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	4-6 दिन	333.97	667.93	1001.90
	7-9 दिन	397.27	794.55	1191.82
	10-12 दिन	472.50	945.02	1417.52
	13-15 दिन	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 दिन	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 दिन	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 दिन	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 दिन	1122.09	2244.18	3366.26
	उसके बाद	1334.94	2669.90	4004.84
9	आईसीडी आयात और निर्यात लदे हुए अथवा खाली – रेल द्वारा आवागमन			
	प्रथम 5 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	6-15 दिन	667.01	1334.03	2001.04
	16-30 दिन	1334.94	2669.90	4004.84
	उसके बाद	2669.90	5339.79	8009.68
10	पोतांतरण- लदा हुआ			
	प्रथम 15 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	16-30 दिन	1334.94	2669.90	4004.84
	उसके बाद	2669.90	5339.79	8009.68
11	पोतांतरण- खाली			
	प्रथम 7 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
	8-15 दिन	793.63	1587.26	2380.88
	उसके बाद	2669.90	5339.79	8009.68

टिप्पणियाँ :

- (1) कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर के नौभरण/डिलीवरी/हटाने की तारीख तक गिनती की जाएगी और रविवार तथा अवकाशदिवस शामिल होंगे परन्तु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशदिवस और पत्तन गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (2) खाली करने/भरण के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन को अथवा स्थानीय प्रेषण के प्रकार को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार मद सं. 1 अथवा 2. जो भी लागू हो, में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे।

- (3) आईसीडी के लिए रेल द्वारा प्रेषण के प्रकार को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर विराम समय प्रभार शुल्कों की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माने जाएंगे और उपर्युक्त मद (4) में दी गई दरों पर वसूल किए जाएंगे। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक के आवागमन के लिए लागू होंगे।
- (4) विदेशी पत्तन से कंटेनर टर्मिनल पर उतारे गए कंटेनर पर तटीय नौचालन अथवा विलोमतः पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित के 50 प्रतिशत पर वसूल किया जाएगा।
- (5) आईसीडी के लिए रेल द्वारा परेषण के प्रकार को बदलने के बाद सामान्य आयात कंटेनर सामान्य आयात कंटेनर पर लागू निःशुल्क अवधि मिलेगी। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों के आवागमन के लिए लागू होगा।
- (6) शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर शिपमेंट/डिलीवरी के दिन तक शटआउट हो गया हो।
- (7) अति उच्च और अति आयामीय कंटेनर पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुणा प्रभार होगा।
- (8) जोखिमपूर्ण कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों को 1.25 गुणा प्रभार होगा।
- (9) पत्तन के भीतर कंटेनरों के भरण के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:-
- (i) भरण के पहले, खाली कंटेनरों के लिए यथा लागू विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
 - (ii) निःशुल्क अवधि और लदे हुए निर्यात कंटेनरों पर यथा लागू विराम समय प्रभार भरण के पूरा होने और पत्तन को सूचित किए जाने के अगले दिन से प्रभारित किए जाएंगे।
- (10) नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी खत्म होने के बाद, खाली किए जाने का कार्य पूरा होने के अगले दिन से खाली कंटेनर के रूप में विराम प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (11) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होंगे जिस दौरान टर्मिनल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो।
- (12) परित्यक्त एफसीएल कंटेनर/शिपर स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भण्डारण प्रभार उनके परित्यक्त किए जाने की लिखित रचना की तिथि तक या कंटेनर के उतारे जाने की तिथि से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, लगाया जाएगा। वशर्ते :
- (i) प्रेषति किस भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि प्रेषति ऐसा परित्याग पत्र जारी करने का चयन नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
- (क) “लाइन” कार्गों सहित कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगी और इसे पत्तन परिसर से वापिस लाएगी अथवा हटाएगी।
- (ख) “लाइन” कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गों तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगी।

- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में विफल रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाना जारी रहेगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती है।
- (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा सीज/विनिहित किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश से लागू किए जाने पर रुक जाएंगे परन्तु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, सीज किए गए/विनिहित कंटेनर पतन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र तक लाइन प्रेषित द्वारा हटाए जाने चाहिए और उसे मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना रुक जाएगा।

3.3 कंटेनर पोतों के लिए प्रदान की गई विविध सेवाओं के लिए प्रभार :

क. रीफर अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	रीफर कंटेनरों का अनुवीक्षण और विजली उपभोग के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	204.85	204.85	204.85	204.85

टिप्पणी :

रीफर कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त विजली प्रभार लागू होंगे।

ख. अन्य प्रदत्त सेवाएं

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए और डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण।	1769.13	1769.13	1769.13	1769.13
2	सीमाशुल्क जांच अथवा व्यवस्था से पहले किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार।	208.08	208.08	208.08	208.08

ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (₹0 में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	जब इसे घाट पर विछाया जाता है।	3073.19	1843.92
2	घाट पर इसे विछाएं बिना	1229.09	737.46

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है तो उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
(क)	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल करते हुए)	1024.26	1024.26	614.55	614.55
(ख)	उपर्युक्त (क) से इतर	4097.44	4097.44	2458.46	2458.46

4. अध्याय – 2 और 3 के लिए सामान्य टिप्पणी :

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी, 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीएआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

Tariff Authority for Major Ports

NOTIFICATION

Mumbai, 10th March 2015

No. TAMP/43/2014-KPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Order No. TAMP/43/2014-KPT dated 28 November 2014 passed by this Authority relating to fixation of reference tariff for Operation and Maintenance of Berths 11 and 12 in Kandla Port as Container Terminal on PPP mode on “As is where is” basis, as in the Order appended hereto. This Notification should be read along with the tariff Order No. TAMP/43/2014-KPT dated 28 November 2014 notified in the Gazette of India on 5 January 2015 vide Gazette No. 8.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/43/2014-KPT

United Liner Agencies of India (Private) Limited

And

----- Applicants

Kandla Port Trust

QUORUM:

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 5th day of February 2015)

This case relates to amendment to the Order no. TAMP/43/2014-KPT dated 28 November 2014 passed by this Authority relating to fixation of reference tariff for Operation and Maintenance of Berths 11 and 12 in Kandla Port as Container Terminal on PPP mode on “As is where is” basis.

2. This Authority had passed an Order no. TAMP/43/2014-KPT dated 28 November 2014 fixing reference tariff for Operation and Maintenance of Berths 11 and 12 in Kandla Port as Container Terminal on PPP mode on “As is where Basis is.” based on the proposal filed by the Kandla Port Trust (KPT). This Order was notified in the Gazette of India on 5 January 2015 vide Gazette No. 8.

3.1. With reference to the said Order dated 28 November 2014, one of the prospective bidders consulted during the proceeding of the case viz. the United Liner Agencies of India (Private) Ltd. (ULAIPL), vide its letter no. PDG/ULA/KPT/CTP/2014 dated 8 December 2014 has requested this Authority to review the Reference Tariff approved in the said Order citing that the reference tariff notified by this Authority is lower than the rates proposed by the Kandla Port Trust (KPT) and this would affect the viability of the Project.

3.2. A copy of the said representation received from the ULAIPL was forwarded to the KPT vide our letter dated 15 December 2014 seeking their comments thereon.

3.3. The KPT vide its letter dated 5 January 2015 and 22 January 2015 has furnished its comments on the representation of the ULAIPL. In its letter dated 22 January 2015, the KPT has stated that the Project is still under the Bidding process and due date for bidding is on 16 February 2015. A summary of points made by ULAIPL in its representation and the comments of KPT thereon is given below:

Sl. No.	Comments of users	Reply furnished by KPT
1.	M/s. United Liner Agencies of India (Private) Ltd. (ULA)	
(i).	TAMP had arrived at the capacity of the berths at 6,37,728 TEUs whereas the KPT has designated the capacity of the Terminal at 6,00,000 TEUs. Assumption of higher capacities has led to fixation of lower tariffs. The Optimal capacity of the Terminal will be much less because of the	--

	following reasons.																			
	(a). TAMP Guidelines specify the calculation of quay Capacity as 70% of the maximum number of TEUs that can be handled along the berth in a year considering the number of gantry cranes. Kandla port is a tidal port. In addition, there are night navigation restrictions. These factors reduce the quay capacity of the Terminal as compared to traditional Terminals. Hence a factor of 0.65 rather than 0.7 in the formula for calculation of optimal quay capacity needs to be taken. The capacity would work out to 592,176 TEUs using this factor.	Utilization may not get affected due to factor like tidal window or night navigation restrictions, etc. since priority movement for navigation of container vessels is provided for the Project.																		
	(b). KPT had assumed a productivity parameter of 25 moves per hour crane as per TAMP norms. When the bidders pointed out that such high productivity is not possible with the old equipment, TAMP had agreed with the view and asked KPT to review the matter. KPT has now come up with a figure of 20 moves per hour. In our view even this figure is unrealistic considering the condition and vintage of the equipment to be inherited as a part of the Project. A figure of 18 moves/hour will be more realistic.	The figure of average 20 moves / hour per crane is considered after considering the facts that the cranes are old, idle since a year and some of the cranes are less than Panamax size. Thus, KPT sticks to the submission of 20/moves/hr/crane.																		
	(c). As per the TAMP Guidelines, optimal capacity of the Terminal is taken into account for the calculation of tariff basis full capacity utilisation from day one; whereas the reality is that the container traffic at present is NIL and traffic build up would only happen over a period of about 10 years. Also the peak volumes handled in the past (with all project assets in place) has never exceeded 200,000 TEUs, which is less than half the envisaged capacity. There is a strong belief that 600,000 TEUs is also overrated; to assume higher volume than peak project capacity is not prudent.	As per TAMP Guidelines 2008, the volumes considered to fix the upfront tariff is optimal capacity. Year by year expected traffic is never considered for fixation of upfront tariffs.																		
	(d). Yard capacity calculated by TAMP is on the basis of 360 Total Ground Slots (TGS) per hectare. This calculation is made on the presumption that the yard is handled by RTGs at an average stack height of 2.5. Achieving 360 TGS per hectare (Ha) is very difficult. This is theoretically possible but then basic safety standards would be compromised. Also it is not possible to optimise the operational KPIs. Internationally, 240 TGS per hectare is considered for RTG layout. This allows for the traffic lane within the gantry, traffic bypass lane for the Tractor Trailers (TT) to the adjacent stacks, RTG to RTG safety margin, RTG beam widths, high mast foundations and new jersey barriers placed to prevent wrong entry of trucks. On the contrary, the Container Terminal Project at Kandla envisages only 2 RTGs per RMQC. This is one short per quay crane; instead Reach stackers are provided to compensate the shortfall of equipment. It has to be reviewed in perspective that RTG effective stacking height is 2.5 and Reach stackers 1.5 only; therefore the same stack density cannot be achieved. Reach stackers require a manoeuvring width of 20m on either side of the 6 across stack. RTGs on the other hand requires only 12m for operating over a 6 across stack. In effect stack density will be reduced to half. The overall equipment mix would be comprising of 8 RTGs and 4 Reach stackers, supporting the 4 RMQCs on the berth. Assuming 360 TGS per hectare for a pure RTG layout, the composite equipment will therefore have a utilisation of not more than 285 TGS per hectare. Secondly, the tariff adopted for Kandla Container Terminal is a percentage of Tuna Tekra i.e. the reference tariff is Tuna Tekra, which is further referenced to JNPT i.e., the norms for Tuna Tekra is	<p>(a). TGS of 285 TEUs per Ha may be considered which KPT had also proposed in its proposal. Justification of area required for stacking TEU is tabulated below:</p> <p>(i). <u>Order No.TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 (upfront tariff fixed for container terminal at JNPT):</u></p> <p>The Calculation of TEU's per Hectar:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Length</td> <td>20 Ft</td> </tr> <tr> <td>Width</td> <td>8 Ft</td> </tr> <tr> <td>TEU Area</td> <td>160 Ft</td> </tr> <tr> <td>In Sq m</td> <td>14.86 Sqm</td> </tr> <tr> <td>Add: For ease of Operation, avoiding damage to container safety</td> <td>2.64 Sqm</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>17.5 Sqm</td> </tr> <tr> <td>Total Area</td> <td>35 Sqm*</td> </tr> </tbody> </table> <p>Note: Additional 100% to area of 17.5 sqm is required for ease of movement of TT's, RTGS, and for smooth operation. This is as per the international standards.</p> <p>(ii). <u>Order No. TAMP/33/2008-NMPT dated 30 December 2009 (upfront tariff fixed for container terminal at NMPT):</u></p> <p>The Calculation of TEU's per Hectar:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Length</td> <td>5.9 m</td> </tr> <tr> <td>Width</td> <td>2.35 m</td> </tr> </tbody> </table>	Length	20 Ft	Width	8 Ft	TEU Area	160 Ft	In Sq m	14.86 Sqm	Add: For ease of Operation, avoiding damage to container safety	2.64 Sqm	Total	17.5 Sqm	Total Area	35 Sqm*	Length	5.9 m	Width	2.35 m
Length	20 Ft																			
Width	8 Ft																			
TEU Area	160 Ft																			
In Sq m	14.86 Sqm																			
Add: For ease of Operation, avoiding damage to container safety	2.64 Sqm																			
Total	17.5 Sqm																			
Total Area	35 Sqm*																			
Length	5.9 m																			
Width	2.35 m																			

	<p>the same as JNPT and therefore it assumes 285TGS per hectare. KCT being a inferior terminal, has to be downscaled in norms when referencing and not vice versa. There is no reason why the same stack density cannot be adopted. By doing so, the yard capacity comes down to 600,000 TEUs per annum and not 757,656 TEUs per annum, which is also the project design capacity/tendered capacity. Therefore the yard capacity becomes the governing (optimal) capacity of the Terminal and therefore tariff may be calculated on the basis 600,000 TEUs and not 637,728 TEUs per annum.</p>	<table border="1"> <tr> <td>TEU Area</td><td>13.87 sqm</td><td></td></tr> <tr> <td>In Sq m</td><td>13.87 Sqm</td><td></td></tr> <tr> <td>Total Area</td><td>27.73 Sqm*</td><td></td></tr> </table> <p>Note: Additional 100% to area of 13.87 sqm is required for facilitating the movement cranes and trailers and space between the containers in longitudinal and transverse direction etc.</p>	TEU Area	13.87 sqm		In Sq m	13.87 Sqm		Total Area	27.73 Sqm*	
TEU Area	13.87 sqm										
In Sq m	13.87 Sqm										
Total Area	27.73 Sqm*										
	<p>(b). Comparing the basis of norms considered by JNPT and NMPT, the KPT submitted that NMPT's calculation considers 5.9 m as length and 2.35 m as width of a 20' container i.e. 19.36 ft and 7.7 ft which is not correct based on standard container size i.e. 20ft length and 8 ft width while JNPT has considered the correct size of a standard container. Moreover, NMPT has considered less additional area compared to JNPT for smooth and easy operation, movement of cranes, RTGC's, TTs, safety margins, etc. over and above actual area required for a slot. Considering in-depth experience and expertise of JNPT as compared to NMPT, the KPT is of view to consider 285 slots per Ha.</p> <p>(c). KPT therefore, submits considering the TGS of 285 slots per Ha and to consider the Optimal capacity of 600000 TEUs.</p> <p>(d). The KPT vide its letter dated 22 January 2015 has clarified that average Stack height taken as 2.5 is as per the TAMP Guidelines 2008 which in its view is practical and appropriate.</p>										
	<p>(e). A recent analysis of container terminal key assets done by Drewry Maritime Research showing the global average in respect of the norms and productivity parameters is enclosed. A perusal of the key performance indicators world over indicates that there is an unreasonable expectation from the BOT Operators in India. The performance indicators prescribed for them are grossly overestimated and therefore the relevant norms/productivity parameters need to be toned down.</p>	Considering overall comment of ULA, we are of the view that already designated and earlier proposed capacity of 600000 TEUs may be considered as Optimal Capacity for fixation of tariffs. Further, TAMP may direct in this regard.									
(ii).	Under clause 3.2 of the Tariff Guidelines, 2008, TAMP is empowered to make necessary adjustment in the norms in view of port specific conditions. In view of the peculiar circumstances of the case, TAMP has already agreed to make a deviation from the norms.										

4.1. Subsequently, the ULAIPL vide its letter dated 21 January 2015 filed another representation to review the capital cost considered in the Reference tariff Order dated 28 November 2014. In this regard, the ULAIPL was informed vide our letter dated 28 January 2015 that the Capital Cost considered in the Reference tariff computation in the said Order is as estimated by KPT except for modification in the Capital Cost of Tractor Trailer for reasons stated in para 15 (vi)(b)(vii) of the said Order. The Capital Cost considered in the cost statement for arriving at the Reference tariff is ₹316.65 crores as against ₹315.14 crores estimated by KPT. It was also brought out to the ULAIPL that as per clause 2.2 of the tariff guidelines of 2013 issued by the Ministry of Shipping, the Reference Tariff to be approved by this Authority has to be based on the proposal filed by the concerned Major Port Trusts and the Reference Tariff determined

by this Authority in the tariff Order No.TAMP/43/2014-KPT dated 28 November 2014 is based on the proposal filed by the KPT. The ULAIPL was, therefore, requested to take up this as well as any other matter relating to this project directly with the proposer port i.e. KPT. A copy of the said letter of the ULAIPL was forwarded to the KPT for its comments.

4.2. In relation to this, the KPT vide its email dated 28 January 2015 has furnished its comments on the representation of the ULAIPL dated 21 January 2015. A summary of points made by ULAIPL in its said representation and the comments of KPT thereon is given below:

Sl. No.	Comments of users	Reply furnished by KPT
1.	M/s.United Liner Agencies of India (Private) Ltd. (ULA)	
(i).	Please refer to our letter No.PDG/ULA/KPT/CPT/09/2014 dated 8 December 2014 requesting for reconsideration of Reference Tariff fixed by TAMP vide their Order No.TAMP/43/2014-KPT dated 28-11-2014 for the Kandla container Terminal. A copy of this letter is enclosed for ready reference. We made a plea for review of the Tariffs in order to improve the viability of the Project.	The referred letter from ULA has been replied to TAMP vide KPT Letter No.FA/COST/1127/08 dated 05.01.2015 and of even No.54 dated 22.01.2015 with KPT's comments.
(ii).	TAMP had arrived at the capacity of the berths at 6,37,728 TEUs whereas the KPT has designated the capacity of the Terminal at 600,000 TEUs. Assumption of higher capacities has led to fixation of lower tariffs. Actually, the Optimal capacity of the Terminal will be much less because of the reasons explained by us in detail in our representation dated 8-12-2014 mentioned above.	KPT has already communicated its stand regarding capacity of the terminal vide its letter No. FA/COST/1127/08 dated 05.01.2015 in response to the ULA letter dated 8-12-14.
(iii).	Another factor which will have a major impact on the financial viability of the Project is the overall capital cost involved in the Project. Although the initial capital cost has been estimated to be ₹316.65 crores, the actual capital cost would be much higher and in the range of about ₹700 crores taking the replacement cost of the equipment into consideration. The Project envisages taking over of the existing old equipment and they will be needing replacement earlier than the period envisaged in new Projects. 8 of the equipment, consisting of 4 Nos. of RMQCs and 4 Nos. of RTGCs will require replacement within 10 to 15 years. If this factor had been taken into account, the Reference Tariffs worked out would have been higher and the financial viability of the Project would have improved. The Project IRR at the tariffs notified by TAMP is working out to be too low and cash losses are projected for a number of years, which makes the financial model unsustainable and it may not be possible to achieve financial closure. The Project will be viable only if the tariffs are revised upwards to a level of about ₹3600/-TEU. If the tariffs are not revised prior bid submission date, there may not be any bidders for the Project.	Reference tariffs have been fixed by TAMP in line with TAMP Guidelines 2013 following the principles of Upfront Tariff Guidelines 2008 wherein future expansion / replacement costs are not considered for tariff fixation. Secondly, depreciation provided in approved tariffs has been considered based on the balance life of the equipments.
(iv).	Under 3.2 of the Tariff Guidelines, 2008, TAMP is empowered to make necessary adjustment in the norms in view of port specific conditions. In view of the peculiar circumstances of the case, TAMP has already agreed to make a deviation from the norms. We therefore request TAMP to kindly review the Reference Tariff Notification in the light of position explained above as well as in our representation dated 8-12-2014 and issue necessary amendments.	Regarding reference Tariff, KPT vide letter No.FA/COST/1127/131 dated 20.12.2013 has sent the tariff proposal based on the Container Handling rates of JNPT. However, TAMP vide letter dated 15 January 2014 has returned the proposal stating that the "proposal of KPT does not come under the purview of Revised Tariff Guidelines of 2013".

5. With reference to the totality of information collected during the processing of this review case, the following position emerges:

- (i). The tariff guidelines of 2013 do not provide for review of the reference tariff notified by this Authority particularly in a post bid scenario. In the instant case, the KPT has reported that bidding process of the said Container Terminal Project at Berth Nos.10 and 11 is not yet completed and the due date for bidding is on 16 February 2015. Thus, the representation received from M/s.ULAIP and the request of KPT thereon to review the said tariff Order is not a post bid scenario. That being so and in the interest of a good tariff Order, the tariff Order dated 28 November 2014 is taken up to the limited extent of review of optimal capacity considered at 637,728 TEUs per annum in the Order dated 28 November 2014.
- (ii). The main points made by the M/s.ULAIP in its review application seeking review of the Order approved by this Authority in the Order dated 28 November 2014 are as follows:
 - (a). To consider productivity parameter of 18 moves/ hour/ crane as the equipment to be taken over from KPT are old as against productivity parameter of 20 moves/ hour/ crane considered in assessing the optimal quay capacity in the reference tariff Order dated 28 November 2014.
 - (b). The container terminal project of KPT envisages 2 RTGS per RMQC instead of the norms of 3 RTGS per RMQC as per norms. Since KPT is short by 1 RTG per quay crane and instead reach stacker are provided, the stack height of 1.5 as per norm considered in the yard capacity calculation cannot be achieved. Citing this, it has requested to consider stack height of 1.5 instead of 2.5 considered as per the norms.
 - (c). The capital cost considered in the Reference tariff fixation is ₹316.65 crores. Actual capital cost would be much higher and in the range of about ₹700 crores taking the replacement cost of the equipment into consideration.
 - (d). Consider ground slots at 285 ground slot / per hectare as considered by the Authority for fixation of upfront tariff for container terminal at JNPT instead of ground slot at 360 TEU's per hectare adopted by the Authority. Consequently the optimal yard capacity will come to 6,00,000 TEU's and not 7,57,656 TEUs assessed by the Authority. Since optimal yard capacity is the lower of two capacity that should form the base to compute the reference tariff.

- (iii). As regard, the point made by M/s.ULAIP in para 5 (ii) (a) above, it is relevant to state that the output norms prescribed for container terminal in the 2008 tariff guidelines is 25 moves/ hour/ crane. For reasons stated in para 15 (v) (a) (ii) of the Order dated 28 November 2014, the productivity norm of 20 moves/ hour/ crane was considered as proposed by the KPT.

The KPT has also emphasised that the productivity parameter of 20 moves/ hour/ crane is after taking into consideration the fact that the cranes to be taken over by the BOT operator are old, idle for a year and also that some of the cranes are with lower capacity i.e. less than that required for handling Panamax vessel. This aspect has also been recorded in the reply furnished by the KPT to our query at para 11 Sr. No.B(i) of the said Order. Thus, with reference to the submissions made by the ULAIP to review the productivity parameter, the KPT has maintained that the productivity parameter of 20 moves/ hour/ crane considered in the reference tariff is in order. That being, there is no case to review this parameter as suggested by ULAIP.

- (iv). With reference to the point made by the by M/s.ULAIP brought out at para 5 (ii) (b), the ULAIP has argued that the number of RTGCs proposed is 2 as against the prescribed norm of 3 RTGCs per QCs; and, the shortfall is proposed to be met by reach stacker which the ULAIP says can achieve stack height of 1.5 only. Hence, it has requested to review the stack height and consider it at 2.5.

As regards the deviation in the number of equipment referred by ULAIP, it is relevant here to state that the KPT during the proceedings relating to the reference tariff proposal for Container terminal at berth nos.11 and 12 has, on more than one occasion, stated that equipment requirement for the Project has been determined based on opinions expressed by RFQ applicants in the Pre-Application Conference and that deviations from the normative list of Guidelines has been proposed to rationalize the cost of investment to make the project viable.

As regards the stack height parameter of 2.5 it is considered in the reference tariff computation as proposed by KPT following norms prescribed in the 2008 guidelines. With reference to the review sought by M/s. ULAIPL in this regard, the KPT has maintained its stand that average stack height of 2.5 considered in the reference tariff computation is as per the tariff Guidelines of 2008 and has viewed that the stack height parameter of 2.5 considered by it is practical and appropriate. In view of the above clarification furnished by the proposer port KPT which firmly is of the opinion that stack height of 2.5 is practical and achievable and also recognising the stacking height considered is as per the norms, there is no case to review this parameter.

- (v) (a) To elaborate the point made at 5 (ii) (c) above, the ULAIPL has stated that the project envisages taking over of the existing old equipment. Hence, equipment will have to be replaced earlier than the period envisaged in other new Projects. Citing this as a reason, the ULAIPL has submitted that the actual capital cost of the project will be more than ₹700 crores as against ₹316.65 crores considered by this Authority in the reference tariff fixation. The ULAIPL has stated that if the capital cost is revised upwards the reference tariff will be much higher. It has also stated that the project will be viable only if the tariffs are revised upwards to a level of about ₹3600/- TEU.
- (b) The point made by the ULAIPL to capture the cost of replacing the assets is elaborately dealt with in para 15(vi)(b) (ix) of the November 2014 Order which is reproduced below for ease of reference:

“With reference to the point made by the ULAIPL to capture the cost of replacing the new equipment to be purchased by the operator during the concession period assuming a certain inflation per annum, the KPT has rightly clarified that the upfront tariff guidelines of 2008 do not allow to consider the cost of replacing the assets during the project period in the reference tariff computation. The point made by the ULAIPL is beyond the scope of the tariff guidelines of 2008 and 2013. Under 2013/ 2008 guidelines, once reference tariff is fixed, there is no scope to reassess and consider replacement value of assets. The reference tariff fixed is applicable for the entire project period subject to annual indexation and performance linked tariff increase.”

- (c) Thus, it can be seen that the point made by ULAIPL to capture the effect of cost of replacing the assets was already dealt with in the Order of November 2014. This Authority relies on the capital cost estimated by Major Port Trusts while fixing the reference tariff under 2013 guidelines following the norms prescribed in the 2008 guidelines. The Capital Cost considered in the cost statement for arriving at the Reference tariff is ₹316.65 crores as against ₹315.14 crores estimated by KPT. The Capital Cost considered in the Reference tariff computation in the said Order is also as estimated by KPT except for modification in the Capital Cost of Tractor Trailer for reasons stated in para 15 (vi) (b)(vii) of the said Order.

As stated earlier, the capital cost estimated by the KPT are reportedly based on opinions expressed by RFQ applicants in the pre-application conference with a view to rationalize the cost of investment to make the project viable.

- (d) Interestingly, the ULAIPL in its comments furnished while processing the reference tariff proposal which is recorded in para 1(vii) of the summary of the comments has stated that the Project will be just sustainable at the tariffs proposed by the KPT. At the joint hearing held on 10 November 2014, the ULAIPL had submitted the tariff proposed by KPT is viable which is recorded in para 3(vi), of the summary of the comment and is reproduced below -

“(vi). Tariff proposed by the KPT are viable. It is neither too low nor very high.”

Ironically, the point now made by the ULAIPL seeking for higher level of tariff is completely contradictory to its earlier submissions wherein it was in agreement with the tariff level proposed by the KPT for this project.

It is relevant hereto state that the reference tariff approved after review of the optimal quay capacity as discussed in the subsequent paragraphs comes to ₹2731.04 for a 20' foreign laden container which is very much close to ₹2757.22 for the corresponding size of container proposed by the KPT in its revised proposal dated 15 November 2014 considered for the tariff Order of 28 November 2014.

- (e) As rightly stated by the KPT, Reference tariff fixed by this Authority is in line with Tariff Guidelines of 2013 and following the principles of Upfront Tariff Guidelines of 2008 wherein capital cost for future expansion / replacement costs are not allowed for tariff fixation on upfront/ reference basis. The matter relating to replacement of assets is relevant not only for this specific project but for that matter in all the PPP projects for which tariff is determined upfront. Only the timing of replacement may vary depending upon the life of the equipment considered in the concerned project. Even the proposer port (KPT) has rightly not agreed to the request made by the ULAIPL for any review in the capital cost. In view of the above, and also recognising that request made by the ULAIPL to consider the effect of capital cost of replacing the assets does not fit in the scope of 2008 or 2013 guidelines, the request of ULAIPL is not accepted.
- (vi) (a) As regards the point made by M/s. ULAIPL brought out at para 5 (ii) (d) above, it is relevant to state that the reasons for considering ground slots of 360 TEUs per hectare instead of 285 TEUs per hectare proposed by KPT for assessing the optimal yard capacity are elaborately dealt with in para 15(v)(b)(i) of the Order dated 28 November 2014. For ease of reference, the relevant extract of the Order is reproduced below:

"It is relevant here to state that in the case of upfront tariff determined for the container terminal at JNPT, though the ground slot was 285 TEUs per hectare was shown in the calculation, it did not influence the result substantially as the optimal quay capacity remained as the limiting factor in that case. In the case of upfront tariff fixation for the container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) passed by this Authority vide its Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered based on the analysis done by the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc. The logic put forth by the NMPT was that 360 TEUs can be safely accommodated per hectare which was accepted by this Authority. The same number of ground slots of 360 TEUs per hectare has been considered while fixing upfront tariff subsequently for the Mega Container terminal at Chennai Port Trust (CHPT) in the Order dated 3 March 2010. That being so, it is not appropriate to consider the ground slots at 285 TEUs per hectare. Therefore, ground slots of 360 TEUs per hectare is considered in the instant case also as against 285 TEUs per hectare considered by the KPT."

- (b) On examining the review application filed by M/s. ULAIPL to modify this parameter, the KPT has furnished detailed justification to consider the ground slot at 285 TEUs per hectare as considered in the fixation of upfront tariff for container terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) instead of 360 TEUs per hectare considered in the upfront tariff case of container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) and subsequent container terminal cases. A comparative position of total area for stacking one 20' container based on the parameter considered by JNPT and NMPT in their respective Order as now furnished by KPT is given below:

Order No.TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 (upfront tariff fixed for container terminal at JNPT):		Order No.TAMP/33/2008-NMPT dated 30 December 2009 (upfront tariff fixed for container terminal at NMPT):																									
The Calculation of TEU's per Hectare:		The Calculation of TEU's per Hectare:																									
<table border="1"> <tr> <td>Length</td><td>20 Ft</td></tr> <tr> <td>Width</td><td>8 Ft</td></tr> <tr> <td>TEU Area</td><td>160 Ft</td></tr> <tr> <td>In Sq m</td><td>14.86 Sq m</td></tr> <tr> <td>Add: For ease of Operation, avoiding damage to container safety</td><td>2.64 Sq m</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>17.5 Sq m</td></tr> <tr> <td>Total Area per 20' container</td><td>35 Sq m*</td></tr> </table>		Length	20 Ft	Width	8 Ft	TEU Area	160 Ft	In Sq m	14.86 Sq m	Add: For ease of Operation, avoiding damage to container safety	2.64 Sq m	Total	17.5 Sq m	Total Area per 20' container	35 Sq m*	<table border="1"> <tr> <td>Length</td><td>5.9 m</td></tr> <tr> <td>Width</td><td>2.35 m</td></tr> <tr> <td>TEU Area</td><td>13.87 sq m</td></tr> <tr> <td>In Sq m</td><td>13.87 Sq m</td></tr> <tr> <td>Total Area per 20' container</td><td>27.73 Sq m*</td></tr> </table>		Length	5.9 m	Width	2.35 m	TEU Area	13.87 sq m	In Sq m	13.87 Sq m	Total Area per 20' container	27.73 Sq m*
Length	20 Ft																										
Width	8 Ft																										
TEU Area	160 Ft																										
In Sq m	14.86 Sq m																										
Add: For ease of Operation, avoiding damage to container safety	2.64 Sq m																										
Total	17.5 Sq m																										
Total Area per 20' container	35 Sq m*																										
Length	5.9 m																										
Width	2.35 m																										
TEU Area	13.87 sq m																										
In Sq m	13.87 Sq m																										
Total Area per 20' container	27.73 Sq m*																										
Note: Additional 100% to area of 17.5 sq m is required for ease of movement of TT's, RTGS, and for smooth operation. This is as per the international standards.		Note: Additional 100% to area of 13.87 sqm is required for facilitating the movement cranes and trailers and space between the containers in longitudinal and transverse direction etc.																									

Number of Grounds slots computed on the above parameter in the JNPT case in TEUs/ hectare	Number of Grounds slots computed on the above parameter in TEUs/ hectare in NMPT
10,000 sq. mtrs. / 35 sq. mtrs. = 285.7 TEUs rounded off to 286 as proposed by the JNPT.	10,000 sq. mtrs. / 27.73 sq. mtrs. = 360.6 TEUs considered as 360 TEUS as proposed by the NMPT.

- (c) The KPT has stated that as per the NMPT's calculation, length and width of container given is in meter. When this is converted to sq. feet (applying conversion factor of 1 meter= 3.28084 feet), the length of a container comes to 19.36' and width comes to 7.7' which is not correct as it does not match with the standard size of 20' container of 20' length and 8' width. It has also submitted that the additional area considered by NMPT for smooth and easy operation of crane, movement of equipment etc., is also less as compared to JNPT. Considering the fact that JNPT have in-depth experience and expertise in container handling in comparison to NMPT, the KPT has submitted to consider ground slot of 285 TEUs per hectare.

It is relevant here to state that the ground slots considered in the upfront tariff Order of February 2009 for JNPT container terminal is 286 ground slots/ hectare and not 285 stated by the KPT in its entire submissions.

While processing the reference tariff Order of 28 November 2014 when the KPT was requested to modify the ground slot to 360 TEUs / hectare, at that point of time the KPT did not furnish detailed analysis and justification for considering ground slot of 285 TEUs / hectare (correct figure is 286 TEUs / hectare). However, in view of the submissions now made by the KPT which is supported with detailed analysis for considering the ground slots of 286 TEUs per hectare, the reference tariff Order approved in the tariff Order of November 2014 is reviewed to the extent of this parameter i.e. ground slot hectare of 286 TEUs per hectare is considered instead of 360 TEUs / hectare considered in the computation in the November 2014 Order. Consequently, the optimal yard capacity comes to 6,01,915 TEUs per annum as against 5,99,811 TEUs estimated by KPT. The variation is because the KPT has considered the ground slots of 285 TEUs / hectare instead of 286 TEUs/ per hectare considered by us now as followed in the JNPT case.

Based on the above analysis the optimal yard capacity of the terminal assessed at 6,01,915 TEUs per annum will become a limiting factor and can be considered as the optimal capacity of the terminal. The KPT has, however, strongly insisted that the optimal capacity should be considered at 6,00,000 TEUs. The optimal capacity of the terminal is, therefore, considered as 6,00,000 TEUs per annum as assessed by KPT as against 6,37,728 TEUs per annum considered in the November 2014 Order.

- (vii). As regards one another point made the ULAIPL to consider utilization factor of 65% instead of 70% for assessing the optimal quay capacity, the KPT has clarified that the utilization of the terminal may not get affected due to factors like tidal window or night navigation restrictions etc., since priority movement for navigation of container vessels is provided for the Project. It is relevant to state that 70% utilisation factor for assessing the optimal quay capacity is as per the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines and is uniformly followed for determination of upfront tariff in all the Major Port Trusts. In view of the above guideline position and in view of the clarification furnished by the KPT there is no extraordinary circumstances warranting to deviate from the prescribed norm only in this case.
- (viii). In view of the modification in the Optimal capacity of the terminal as brought out in the above analysis, the power and fuel cost estimated in the Order dated 28 November 2014 also stand modified. The only modification done in these two cost items is on optimal capacity considered for estimation.

The power and fuel cost is now estimated for the revised Optimal Capacity of 6,00,000 TEUs instead of 6,37,728 TEUs per annum. Consequently the revised operating cost is estimated at ₹94.82 crores as against ₹95.98 crores in the November 2014 Order.

As stated earlier, the analysis here is restricted to review the optimal capacity arising on account of representation made by ULAIPL and endorsed by the KPT. Consequently, the power and fuel cost and the estimated ARR undergo a modification. There is no change in any other element. Hence, all the other analysis / annexes will remain as contained in Order dated 28 November 2014. A copy of the cost statement amending the reference tariff computation approved by this Authority vide Order dated 28 November 2014 in view of considering the modified optimal capacity is attached as **Annex - I**.

- (ix) The revised ARR is estimated at ₹145.48 crores per annum as against the ₹146.64 crores estimated in the Order dated 28 November 2014. Following the approach of apportionment of ARR to the three activities followed in the tariff Order of 28 November 2014, the revised ARR is apportioned to the three activities. The revised ARR apportioned to handling charges is ₹130.93 crores, ₹10.18 crores to storage charges and ₹4.36 crores to miscellaneous charges.
- (x) The revised Scale of Rates for reference tariff is drawn up following the approach followed in the tariff Order of November 2014. The percentage correction factor adopting the approach followed in the November 2014 Order comes to 72.73% as against 68.98% considered in the last Order. The revised correction factor of 72.73% is applied to reference tariff approved for the Container terminal at Tuna Tekra to arrive at the revised reference tariff for Container handling charges for berth nos.11 and 12 in line with the approach followed by KPT and adopted in the November 2014 Order. A detailed computation of tariff for handling charge along with the revenue computation at the approved tariff is attached as **Annex - II** which shows that the revenue estimates match with the estimated ARR of ₹130.93 crores from the handling charge. This Annex also indicates the tariff computation of storage and miscellaneous services arrived by applying the percentage correction factor determined for handling charge in line with the approach adopted by the KPT which was accepted by this Authority in the November 2014 Order.
- (xi) As stated earlier, the analysis here is restricted to review the optimal capacity arising on account of representation filed by ULAIPL and endorsed by the KPT. Hence, Performance standards approved in the November 2014 Order and other analysis contained in the said Order dated will remain continue to be valid here also, since the KPT has not considered the request made by ULAIPL to scale down the performance standards.

6.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves amended upfront tariff schedule caps for Container Terminal attached as **Annex - III**.

6.2. This order should be read along with the tariff order No. TAMP/43/2014-KPT dated 28 November 2014 notified in the Gazette of India on 5 January 2015 vide Gazette No. 8.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/2014(330)]

ANNEX -I

COST STATEMENT FOR AMENDMENT TO THE REFERENCE TARIFF APPROVED FOR CONTAINER TERMINAL AT KANDLA PORT TRUST FOR BERTH NOS. 11 AND 12 FOLLOWING THE PRINCIPLES OF 2008 GUIDELINES APPROVED VIDE ORDER DATED 28.11.2014

Sr. No	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	Estimates in IIInd Revised Proposal of KPT dated 15.11.2014	Estimates in Reference Tariff Order TAMP/43/2014-KPT dated 28.11.2014	Estimates considered in Order No. TAMP/43/2014-KPT dated 28.11.2014 modified
I	<u>Optimal capacity</u>	-			
(i)	<u>Optimal Quay Capacity</u>	-	Values considered by KPT		
(a)	<u>Values for determining the quay capacity</u>	-			
	A = Number of Gantry Cranes deployed for work in a year.	= Berth Length / 100	4.00	4.00	4.00
			=545/100	=545/100	=545/100
			Comes to 5 but considered 4 Nos		
	B = Number of working hours of gantry cranes in a year.	= 24 * 365 hours	8760.00	8760.00	8760.00
			= 24 * 365 hours	= 24 * 365 hours	= 24 * 365 hours
	C = Average number of moves per gantry crane.	= 25 moves per hour	20.00	20.00	20.00
	D = TEU ratio	= 1.3	1.30	1.30	1.30
	E = 70%	= 70%	70%	70%	70%
	Optimal Quay Capacity = A * B * C * D * E in TEUs		6,37,728	6,37,728	6,37,728
	Optimal Quay Capacity considered in tariff computation (in TEUs)		6,00,000	6,37,728	6,37,728
(ii)	<u>Optimal Yard Capacity</u>	-			
	G = Total Ground Slot in TEUs	= 720 TEUs per hectare	3662.25	4626	3675.1
			= 285 TEUs* 12.85 hectares	= 360 TEUs* 12.85 hectares	= 286 TEUs* 12.85 hectares
	H = Average Stack height	= 2.50	2.50	2.50	2.50
	P = Period in number of days	= 365	365.00	365.00	365.00
	S = Surge factor	= 1.3	1.30	1.30	1.30
	D = Average Dwell Time	= 4 days for Export & 2 days for Import	3.00	3.00	3.00
	Optimal Yard Capacity = 0.7 * <u>G</u> * <u>H</u> * <u>P</u> In TEUs		5,99,811	7,57,656	6,01,915
	S * D				
	Optimal Yard Capacity (Rounded off)		6,00,000	7,57,656	6,01,915

(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity. In the review Order it is considered at 6,00,000 TEUs as considered by the KPT (in TEUs).		6,00,000	6,37,728	6,00,000
II	Capital Cost	-			
(i).	Container Handling Activity	Norms wherever prescribed	Rs. In crores	Rs. In crores	Rs. In crores
	(a). Civil Cost	As estimated by the terminal			
	(i). Back up area Development (This includes supporting assets also)	--	64.76	64.76	64.76
	(ii). Water supply civil works	--	0.15	0.15	0.15
	(iii). Developement of Land area along the rail siding.	--	3.91	3.91	3.91
	Subtotal (a)		68.83	68.83	68.83
	(b). Mechanical cost				
	(i). Cost of existing equipments to be taken over from KPT -	--	164.42	164.42	164.42
			Upfront payable to KPT Rs. 143.63cr at fair value of assets + estimated repairs on equipments Rs. 20.34cr + 0.45cr repairs of tractor trailers	Upfront payable to KPT Rs. 143.63cr at fair value of assets + estimated repairs on equipments Rs. 20.34cr + 0.45cr repairs of tractor trailers	Upfront payable to KPT Rs. 143.63cr at fair value of assets + estimated repairs on equipments Rs. 20.34cr + 0.45cr repairs of tractor trailers
	(ii) Rubber Tyred Gantry Crane - 4 Nos	3 nos. for each Quay Gantry crane	43.20	43.20	43.20
	(iii) Tractor Trailers- 9 Nos	6 nos. for each Quay Gantry Crane	1.98	3.33	3.33
			9 nos * Rs. 22.0 lakhs	9 nos * Rs. 37.0 lakhs	9 nos * Rs. 37.0 lakhs
	(iv). Installation of Electrical sub-station (LS provided by CME dept.)	--	1.00	1.00	1.00
	(v). Firefighting	--	0.95	0.95	0.95
	(vi). Electrical and illumination systems	--	1.00	1.00	1.00
	Subtotal (b)		212.55	213.90	213.90
	Subtotal (a +b)		281.38	282.73	282.73
	(c) IT System Cost	2% of Civil & Equipment Cost	5.63	5.65	5.65

			2% * Rs. 281.38cr	2% * Rs. 282.73cr	2% * Rs. 282.73cr
	(d). Other Cost	10% of Civil & Equipment Cost	28.14	28.27	28.27
			10% * Rs. 281.38cr	10% * Rs. 282.73cr	10% * Rs. 282.73cr
	(e). Total Capital Cost of the Project (a + b + c + d)		315.14	316.65	316.65
III	<u>Operating Cost Estimation</u>				
	(a). Power Cost	8 KWH per TEU *	4.56	4.84	4.56
			8 KWH * Rs. 9.49/KWH * 600000TEU's	8 KWH * Rs. 9.49/KWH * 637728TEU's	8 KWH * Rs. 9.49/KWH * 600000TEU's
	(b). Fuel	4 litres per TEU *	15.16	14.82	13.95
			4 litres * Rs. 63.15 per litre * 600000TEU's	4 litres * Rs. 58.11 per litre * 637728TEU's	4 litres * Rs. 58.11 per litre * 600000TEU's
	(c). Repair & Maintenance				
	(i). Civil Assets	1% of cost of Civil assets	0.76	0.76	0.76
			1% *75.71cr [i.e.Rs 68.83 + 6.88(10% of civil cost towards other cost)]	1% *75.71cr [i.e.Rs 68.83 cr + 6.88(10% of civil cost towards other cost)]	1% *75.71cr [i.e.Rs 68.83 cr + 6.88(10% of civil cost towards other cost)]
	(ii). Mechanical & Electrical works	2% of cost of Equipments	6.16	6.19	6.19
			2% * 308.16cr [i.e.Rs 212.55cr + 21.26cr (i.e.10% of Mechanical & Electrical cost towards other cost)+74.35cr being the diff. between replacement cost of assets to be handed over by KPT assessed by the valuer appointed by the KPT and fairvalue of assets considered in capex]	2% * 309.64cr [i.e.Rs 213.90cr + 21.39cr (i.e.10% of Mechanical & Electrical cost towards other cost)+74.35cr being the diff. between replacement cost of assets to be handed over by KPT assessed by the valuer appointed by the KPT and fairvalue of assets considered in capex]	2% * 309.64cr [i.e.Rs 213.90cr + 21.39cr (i.e.10% of Mechanical & Electrical cost towards other cost)+74.35cr being the diff. between replacement cost of assets to be handed over by KPT assessed by the valuer appointed by the KPT and fairvalue of assets considered in capex]
	(iii). IT		0.11	0.11	0.11
			2% of 5.63	2% of 5.63	2% of 5.63
	(c). Insurance	1% of Gross fixed assets	3.15	3.17	3.17
	(d). Depreciation	As per Companies Act or	1% * Rs. 315.14cr	1% * Rs. 316.65cr	1% * Rs. 316.65cr

STORAGE CHARGE COMPUTATION

		Reference tariff approved in Order No TAMP/43/2013-KPT dated 04.10.2013 for Tuna Tekra Container TerminalReference tariff approved in Order No TAMP/43/2013-KPT dated 04.10.2013 for Tuna Tekra Container Terminal			Proposed rate arrived by KPT for Berth nos 11 and 12 applying correction factor of 73.43% as arrived for Handling Charge			Revised Rate derived by TAMP applying correction factor of 72.73% as arrived for Handling Charge		
Sl.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)			Rate per container per day or part thereof (in ₹)			Revised Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
No.		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded	Non-ICD/ CFS Import - loaded								
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty	Non-ICD/ CFS Import - Empty								
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded	Non-ICD/ CFS Export - Loaded								
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84
4	Non-ICD/ CFS Export - Empty	Non-ICD/ CFS Export - Empty								
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days *	1091.2	2182.4	33273.59	801.24	1602.48	24431.89	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90	4004.84

5	CFS Import loaded - moved by road	CFS Import loaded - moved by road							
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90
6	CFS Import empty - moved by road	CFS Import empty - moved by road							
	First 2 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90
7	CFS Export loaded - moved by road	CFS Export loaded - moved by road							
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90
8	CFS Export empty - moved by road	CFS Export empty - moved by road							
	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56	337.17	674.33	1011.50	333.97	667.93
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69	401.08	802.16	1203.25	397.27	794.55
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02	477.04	954.08	1431.11	472.50	945.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11	566.89	1133.78	1700.66	561.50	1123.01
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03
	19-22 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25	953.14	1906.30	2859.44	944.09	1888.19
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44	1132.84	2265.69	3398.54	1122.09	2244.18
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail							
	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	6-15 days	917.11	1834.22	2751.33	673.41	1346.82	2020.23	667.01	1334.03
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2669.90	5339.79
10	Transhipment - Loaded	Transhipment - Loaded							
	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45	1347.74	2695.49	4043.24	1334.94	2669.90
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2669.90	5339.79
11	Transhipment - Empty								
	First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	8-15 days	1091.2	2182.4	3273.59	801.24	1602.48	2403.71	793.63	1587.26
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.9	2695.49	5390.98	8086.47	2669.90	5339.79

Note: * The rate for above 40' container at Sr. No. 4 of the slab 19-22 days in the Order No.TAMP/43/2013+A93-KPT dated 04.10.2013 at Tuna Tekra shows typographical error. The revised rate by TAMP is arrived by considering the correct rate of Tuna Tekra which should be Rs.3273.59 instead of Rs.33273.59 and applying Revised correction factor of 72.73% and revised rate comes to Rs.2380.88

Annex - III**KANDLA PORT TRUST**

**Reference Tariff Schedule for Operation and Maintenance of Container Terminal at 11th and 12th Berths on
BOT Basis at Kandla Port on "as is where is" basis**

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

1.1. DEFINITIONS – GENERAL

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi). **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii). **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii). **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix). **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii). **“Transhipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii). **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv). **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv). **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi). **“VIAN”** means Vessel Identification Advise Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i) (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents.
- (iv). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port ‘A’ for subsequent transhipment to Indian Port ‘B’ will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust’s properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

- (b). The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES

Vessel Related Charges shall continue being collected by Kandla Port Trust as per the terms and conditions of Scale of Rates of KPT as revised from time to time.

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slings/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. Normal Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	2731.04	2205.84	1638.63	1323.50
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1365.52	1365.52	1365.52	1365.52
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	420.16	420.16	420.16	420.16

B. Reefer Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	2731.04	2205.84	1638.63	1323.50
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1365.52	1365.52	1365.52	1365.52
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	420.16	420.16	420.16	420.16

C. Hazardous Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	
		Loaded	Loaded
1	From Ship to container yard or vice versa	3414.42	2048.90
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1706.59	1706.59
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	525.20	525.20

D. Transhipment Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	3151.20	2731.04	1890.72	1638.63
2	3001 – 6000 TEUs	2941.12	2520.97	1764.67	1512.58
3	6001 – 9000 TEUs	2731.04	2310.88	1638.63	1386.52
4	Thereafter	2520.97	2100.80	1512.58	1260.48

Notes:

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	5462.09	4411.68	3277.25	2647.01
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2731.04	2731.04	2731.04	2731.04
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	840.32	840.32	840.32	840.32

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	333.97	667.93	1001.90

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
	7-9 days	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1334.94	2669.90	4004.84
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1334.94	2669.90	4004.84
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1334.94	2669.90	4004.84
4	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1334.94	2669.90	4004.84
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1334.94	2669.90	4004.84

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1334.94	2669.90	4004.84
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1334.94	2669.90	4004.84
8	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	333.97	667.93	1001.90
	7-9 days	397.27	794.55	1191.82
	10-12 days	472.50	945.02	1417.52
	13-15 days	561.50	1123.01	1684.51
	16-18 days	667.01	1334.03	2001.04
	19-22 days	793.63	1587.26	2380.88
	23-26 days	944.09	1888.19	2832.29
	27-30 days	1122.09	2244.18	3366.26
	Thereafter	1334.94	2669.90	4004.84
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6-15 days	667.01	1334.03	2001.04
	16-30 days	1334.94	2669.90	4004.84
	Thereafter	2669.90	5339.79	8009.68
10	Transhipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1334.94	2669.90	4004.84
	Thereafter	2669.90	5339.79	8009.68
11	Transhipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	793.63	1587.26	2380.88
	Thereafter	2669.90	5339.79	8009.68

Notes:

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.

- (2). Transhipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3). Transhipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transhipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transhipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
- (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (12). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3 CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (in ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	204.85	204.85	204.85	204.85

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also.

B. Other Services Rendered

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	1769.13	1769.13	1769.13	1769.13
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	208.08	208.08	208.08	208.08

C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1	When placing it on the Quay	3073.19	1843.92
2	Without placing it on the Quay	1229.09	737.46

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a)	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1024.26	1024.26	614.55	614.55
(b)	Other than (a) mentioned above	4097.44	4097.44	2458.46	2458.46

4. GENERAL NOTE TO CHAPTER- 2 AND 3:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
